Cena 12 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Rok II LUTY 1947 Nr 2(8)

mgr. E. Jankowski

Wyprawa po szkuner

(dokończenie z poprzedniego numeru)

Kiedy po powrocie do Gdyni wspomniałem o tym koledze, stanowczo twierdził, że to mógł być tylko Dziadzio Zaruski, mój morski „ojciec chrzestny". Jednak Generał miał delikatniejsze maniery.

Po śniegu przyszła mgła, wreszcie w środę dnia 20 listopada barometr poszedł w górę i pogoda poprawiła się na tyle, że mogliśmy ruszyć w drogę. O godz. 9,25 wychodzimy z Kanału, mając na 60 mtr. holu nasz szkuner.

— Oby tylko szczęśliwie dotrzeć do Gdyni!

Wyszedłszy na morze stawiamy na kutrze wszystkie żagle. Ruch się robi także na szkunerze. Na prowizorycznie postawionych szalupowych masztach podnieśli dwa lugrowe żagle o powierzchni 42 m². Za burtę wypuścili linkę mechanicznego logu i... naprzód mila za milą. Co pewien czas wpadamy w fale mgły — i wtenczas zachrypłym rożkiem ogłaszamy „Urbi et orbi", że holujemy kilkadziesiąt milionów złotych za sobą.

— Oby tylko szczęśliwie!

O godz. 14,10 mijamy boję Nr. 5 i obchodzimy kołobrzeskie pola minowe od północy. Wiatr zamiast przechodzić na S — obraca się na Ost i przybiera na sile. Zwijamy wszystkie żagle i pchamy się na O z szybkością do 2 mil.

Zapada noc. Barometr opada powoli. Wiatr przechodzi na OSO i wzmacnia się. Zdaje się, że będzie w nocy wesoło.

Hol obciążony 800 kilogramów ważącym łańcuchem kotwicznym — nie szarpie.

O północy siła wiatru 5.

Przez kuter przelatują bryzgi. Szkuner skacze na fali, jak koń. Zadziera dziób wysoko, że prawie kil widać, to znów zarywa się w fale po sam pokład. Jednak hol nie szarpie.

Jest źle.

Zmieniamy kurs na OSO, żeby dostać się pod brzeg i zasłonić od fali. Idziemy wolno naprzód 1/2 do 1 mili.

Byle się tylko hol nie zerwał i byle tylko doczekać się światła dziennego. W świetle elektrycznych lampek biała masa kołysze się za nami niesamowicie z dziobu na rufę.

Idziemy pod falę.

— Niech ich tam trochę wykiwa! — wrzeszczy do mnie Władek — Tak im się do Gdyni spieszyło!

Bryzgi rozbitych dziobem kutra fal dochodzą do okien sterówki. Jak zachowywałby się szkuner, gdybyśmy leżeli w korycie fal?

Przewrócić by się nie przewrócił, ale wykołysałby swej załodze wszystkie zęby.

Tak mijają długie godziny niepewności. Skoro tylko świt, patrzymy na rufę. Szkuner jest, ale stoimy prawie w miejscu. Morze pokryte grzywaczami. Trzeba przeprosić żagle. Mało tego żagla mamy na kutrze i na szkunerze, ale zawsze raźniej mi będzie na duszy, gdy zobaczę płótna nad głową.

Wychowałem się na żaglowcu i do motorów miłości nie czuję.

Drzemy się chórem:

— „Na szkuneeerze! — Stawiaaajcie żagle! — Będziemy halsooować!

Jestem niespokojny:

— Jak będzie się szkuner zachowywał na bocznej fali?

Wolno obracam kuter na pełny bejdewind i oddycham z ulgą.

Szkuner zachowuje się doskonale: wykazuje bardzo małe przechyły boczne. A jak z szybkością? Okazuje się, że 2—2½ mili. Kurs? Na pełne morze. Wobec tego zwrot przez sztag. Idziemy w kierunku Kołobrzegu. Lądu nie widać. W odległości 5 mil przed nami kołobrzeskie pola minowe. Na tle szarej opony chmur pojawiają się małe poszarpane, szybko pędzące obłoczki: fracto-nimbusy. Oznaczają wzmożenie się wiatru. Szkwały dochodzą do 7. Jesteśmy jednak stosunkowo bezpieczni. Cały zespół zachowuje się na fali bardzo dobrze. Idziemy teraz wolno, pełnym bejdewindem, nie biorąc prawie wcale wody na pokład.

O godz. 10,30 wiatr przechodzi na S. Robimy zwrot przez sztag. Pędzę do kompasu. Okazuje się, że idziemy na O i wyjdziemy na brzeg koło Derłowa. Dzielę się radosną nowiną z załogą. Humory poprawiają się od razu. Wrzeszczymy na szkuner. Powodzi im się dobrze, tylko niektórych męczy „calentura". Jeszcze w Dziwnej ułożyliśmy sobie wspaniały klucz sygnalizacyjny, jednak w praktyce wrzask okazał się lepszy. Porozumienie następowało szybciej i przyjemnie było usłyszeć „głos" ludzki.

Około południa wiatr i fala słabną — za to pojawiają się takle łososiowe. Jeśli są takle, mogą być i pławnice. A nieprzyjemnie byłoby sterczeć w morzu z oplątaną śrubą.

O godz. 13,20 „oko" melduje ląd, a o 14,00 jesteśmy 1/2 mili na Nord od Derłowa.

— Schować się do portu i pospać trochę, czy iść dalej?

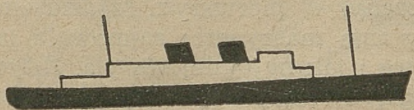
Do Postomina 25 mil i w nocy przechodzić trzeba będzie pola minowe. Zawsze jednak będziemy bliżej Gdyni, a pola minowe przechodziliśmy już raz w nocy, przejdziemy i drugi raz. Zresztą nawet do min można się przyzwyczaić. Już o zmroku idziemy wzdłuż NW krawędzi postomińskich pól minowych i o 17,27 skrę-

(d. c. na str. 38)

NA OKŁADCE: GDYŃSKIE KUTRY RYBACKIE W OKOWACH LODU.

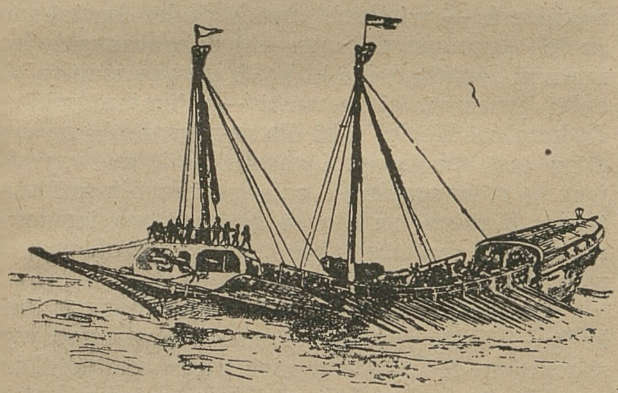
Napęd statku





Napęd statku to dziedzina ściśle wiążąca się z pojęciem jego istoty — konstrukcji pływającej przeznaczonej do przewożenia ludzi i towaru.

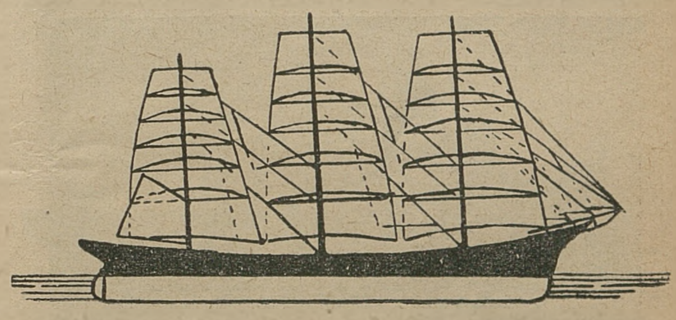
Na to przecież, by statek mógł przewozić, musi się poruszać, innymi słowy — musi istnieć jakaś siła napędowa wprawiająca go w ruch. I ciekawe, że na lądowe warunki siła ta w stosunku do masy jaką porusza, zdaje się być bardzo mała (stąd między innymi wynika taniość transportu wodnego). Uprzytomnijmy sobie na przykład, że mały holownik o mocy maszyn zaledwie kilkuset koni mechanicznych z łatwością daje sobie radę z wielkim, nieraz kilkanaście tysięcy ton ważącym statkiem. Jest rzeczą stwierdzoną, że ciała płynące po powierzchni wody napotykają na znacznie mniejszy opór, niż ciała przesuwane po lądzie. Oczywiście opór, na jaki napotyka kadłub płynącego statku w znacznej mierze zależy od kształtu tego kadłuba i dlatego np. dwa statki o tej samej wyporności i tej samej mocy maszyn, ale o różnych kształtach kadłuba poruszać się będą z różnymi prędkościami.



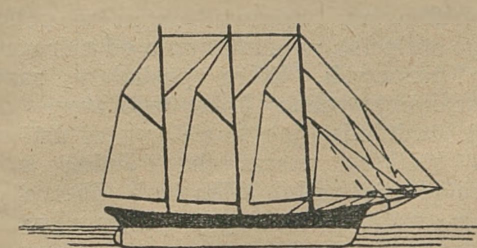
Dawna galera wiosłowa

Zastanówmy się teraz z kolei nad tym, gdzie człowiek szukał i gdzie znalazł najbardziej dogodne i wydajne źródło siły napędowej dla statku.

Dawno już, tak dawno, że nawet historia tego momentu określić nie może, nauczył się człowiek wiosłowania. Trudna to sztuka (wie o tym każdy, kto jej próbował) zwłaszcza, gdy trzeba pracować w zespole — rytmicznie. Trzeba sobie jednak wyobrazić, że kiedyś budowano wielkie statki wiosłowe, takie jak trójrzędowce starożytne (z trzema rzędami wioseł w każdej burcie) lub galery, na których setki półnagich niewolników marnowało najpiękniejsze lata życia. Dziś nie ma na szczęście takich statków, nie ma niewolników, a samo wiosłowanie stało się właściwie sportem. I tylko chyba najuboższy rybak wychodzi jeszcze w morze na wiosłach. Zanim jednak zabrakło niewolniczych rąk, już człowiek przyswoił sobie nową sztukę — sztukę żeglowania. Nie odmówimy mu przy tym pomysłowości. Bo chociaż łatwo było wyczuć siłę wiatru, zrozumieć, że im większą powierzchnię żagla wystawi się na działanie tej siły, tym większą odniesie się korzyść, to jednak naprawdę trudno było skonstruować dobry żaglowiec i posiąść tajniki samej nawigacji żaglowej. Przeto w stosunku do żagli i żeglarzy zawsze powinniśmy okazywać pewien szacunek i to nie tylko dlatego, że żaglowce zdobyły wszystkie morza świata wtedy jeszcze, gdy para podnosiła jedynie pokrywki od garnków, ale i dlatego, że szkoła jaką daje załodze statek żaglowy



Fregata



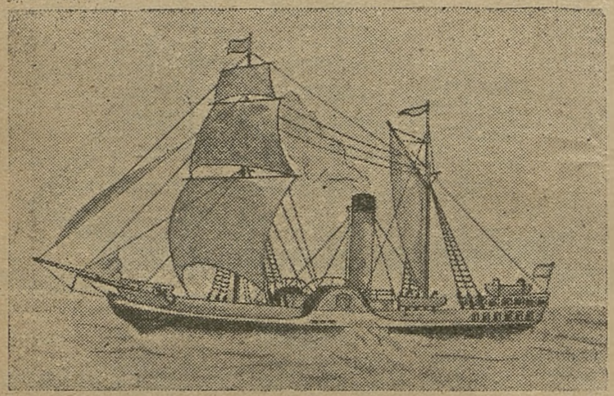
Szkuner

*) patrz str. 31.

najlepiej kształci i najlepiej obeznaje człowieka z morzem.

Pierwsze najprymitywniejsze żaglowce posiadały jeden wielki żagiel — płachtę, której wciąganie i opuszczanie zawsze było połączone z dużymi trudnościami. Z biegiem czasu poczęto wprowadzać żagle mniejsze, dające w sumie pożądaną powierzchnię, co z jednej strony w znacznym stopniu skomplikowało olinowanie, z drugiej zaś znacznie ułatwiło manewrowanie żaglami.

Ogólnie powiedzieć można, że rozpowszechniły się dwa zasadnicze rodzaje ożaglowania: rejowe i skośne. Różnica pomiędzy tymi typami polega na sposobie rozpięcia żagli. Na rejowcach żagle przymocowane są jedną (górną) krawędzią do rej (poziomych drzewc na maszcie) i mają kształt trapezu. Na statku o ożaglowaniu skośnym — żagle o kształcie nieregularnych czworoboków, umocowane są trzema krawędziami do masztu oraz dwóch drzewc bomu i gafla. (Patrz rysunek fregaty i szkunera).



Jeden z pierwszych statków parowych

Statki żaglowe, mimo że przez długi czas niepodzielnie królowały na morzach, teraz należą do rzadkości i jeżeli nawet jakiś statek jest przystosowany jeszcze do pływania pod żaglami, to prawie zawsze zaopatruje się go w silniki spalinowe i na pracę tych silników liczy się przede wszystkim (przykład — szkunery skandynawskie, codzienni goście naszych portów).

Dzisiejsze statki poruszane są przy pomocy: 1) maszyn parowych, 2) turbin parowych, 3) silników elektrycznych i 4) silników spalinowych. Są to w przeważającej większości statki o napędzie śrubowym (wprowadzonym w połowie ubiegłego stulecia), w odróżnieniu od pierwszych statków parowych, które posiadały zazwyczaj charakterystyczne koła łopatkowe przy burtach, podobnie jak to się jeszcze dziś spotyka u statków rzecznych. Jeden statek może posiadać jedną lub kilka śrub. Obracają się one wraz z wałami przebiegającymi przy samym dnie w specjalnych tunelach, aż do miejsca, gdzie ustawione są maszyny. Wały te pracują w odpowiednich łożyskach. Jest rzeczą interesującą, że ostatnie łożysko w pochwie stewowej do dziś dnia przeważnie wykonuje się z drzewa (specjalny gatunek twardego drzewa — „gwajak" — nie pęczniejący od wilgoci, nie wymagający smarowania olejem.)

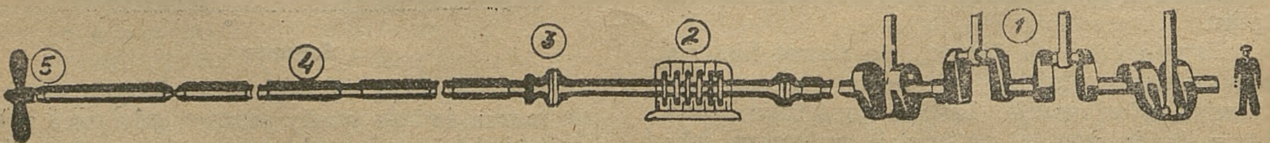
Tak, jak konstrukcję statku jako całości przystosowuje się do rodzaju napędu, tak też i maszynom umieszczonym na statkach nadaje się specjalne cechy. W pierwszym rzędzie chodzi tu o to, by cała maszyneria zajmowała jak najmniej miejsca i jak najmniej ważyła. Z tych samych też względów dąży się do tego, by ograniczyć do minimum ilość paliwa, jaką statek brać musi w drogę (osiąga się to przez stosowanie wartościowych gatunków paliw, oraz dobieranie takich maszyn, które zużywają jak najmniej tego paliwa na jednego konia mech. w ciągu godziny).

Nie znaczy to jednak bynajmniej, aby np. działanie maszyny parowej okrętowej w czymkolwiek różniło się od działania maszyny na lądzie. Para, tak tu jak i tam, wytwarzana jest w kotle i w pewnej temperaturze, pod pewnym ciśnieniem przesyłana dalej — do samej maszyny.

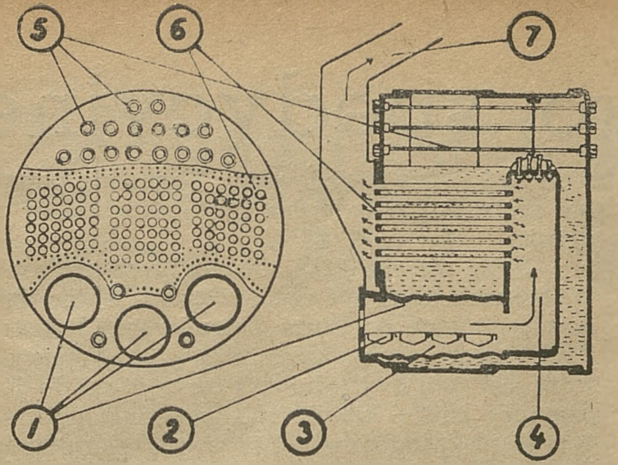
Starym i coraz rzadziej spotykanym typem kotłów okrętowych jest tzw. kocioł „szkocki" — ogromny walec o takiej samej prawie średnicy co i długości. Paleniska mieszczą się tu w płomienicach — wielkich rurach (jeden kocioł może ich posiadać do czterech) zakończonych komorami zwrotnymi, z których gorące spaliny idą dalej przez mniejsze rurki — płomieniówki aż do komina. Kocioł taki dla wzmocnienia pościągany jest specjalnymi zespórkami, podtrzymującymi równocześnie całe urządzenie wewnętrzne. Z zewnątrz otacza go warstwa izolacyjna azbestu (o stosowanie innych izolacji w tych warunkach trudno).

Dzisiejsze parowce posiadają naogół inne kotły — kotły opłonkowe (wodnorurkowe), wysokoprężne (ciśnienie w nich nierzadko przekracza 200 atm.). Zasadnicza różnica między kotłami opłonkowymi, a kotłami płomieniówkowymi (jak kocioł szkocki) polega na tym, że w pierwszych system rurek napełniony jest wodą, w drugich rurkami idą spaliny. Efekt osiąga się większy w wypadku pierwszym, dzięki lepszej cyrkulacji wody (woda prędzej się ogrzewa).

Pierwsze statki parowe (np. statki Fultona — początek 19-go wieku) posiadały maszynę J. Watta, taką samą, jaką podówczas stosowano w przemyśle włókienniczym. Stosunkowo dawno wprowadzono również system maszyny sprzężonej (compound), z dwoma cylindrami



Wał śrubowy: 1) wał korbowy, 2) łożysko, 3) sprzęgło, 4) wał ciągły, 5) śruba.

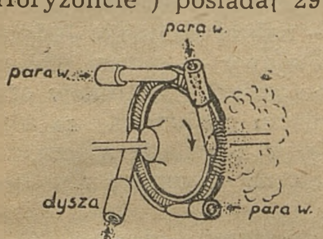


Kocioł „szkocki": 1) płomienice z paleniskami, 2) ruszt, 3) popielnik, 4) komora zwrotna, 5) zespórki, 6) płomieniówki, 7) kanał do komina.

(o tym samym skoku, lecz o różnych średnicach), z których pierwszy — wysokoprężny oddawał swoją zużytą parę do drugiego — niskoprężnego. Para w tym wypadku rozprężając się w pierwszym cylindrze poruszała tłok i pod zmniejszonym ciśnieniem przechodziła do drugiego. Obecnie najczęściej spotyka się maszyny pracujące na potrójne rozprężenie, posiadające cylindry wysoko-, średnio- i niskoprężne (rozprężanie następuje 3 razy!).

Szerokie zastosowanie znalazły też na morzu turbiny parowe dające dużą ilość obrotów (3.000 na minutę) a tym samym nadające się do statków szybkobieżnych — liniowców pasażerskich, oraz okrętów wojennych. W turbinach tych ciśnienie lub prędkość przepływu strumienia pary trafiającego na łopatki specjalnych kół — zamienia się na ruch obrotowy.

W niektórych nowych statkach pasażerskich zastosowano system napędu turbo - elektrycznego. Znaczy to, że statek poruszany jest przez silniki elektryczne, korzystające z prądu wytwarzanego w turbogeneratorach, znajdujących się na statku. I tak np. znany francuski statek transoceaniczny „Normandie" (patrz w 5-tym numerze „Żeglarza" — „Na Morskim Horyzoncie") posiadał 29 (!) kotłów opłonko-



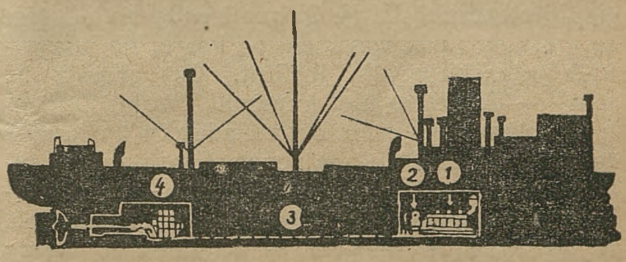
Zasada działania turbiny parowej.

wych dostarczających parę pod ciśnieniem ok. 210 atm. do czterech wielkich turbogeneratorów (każdy o mocy 34.250 KW), które z kolei dawały prąd o napięciu do 6.000 Volt przetwarzany na pracę mechaniczną w silnikach o mocy ok. 160.000 KM.

Najmłodszym, ale równocześnie najgroźniejszym konkurentem dla maszyny parowej jest bezsprzecznie silnik spalinowy. Walka o pierwszeństwo na morzu między tymi dwoma rodzajami napędu nie jest jeszcze, zdaje się, rozstrzygnięta, i jeżeli obecnie wśród tonażu znajdującego się w budowie na stoczniach świata przeważają motorowce, to taki stan rzeczy wynika nie tyle z „niższości" samej maszyny parowej, ile z nagłego zwrotu od węgla, o który z każdym dniem trudniej na rynkach świata, ku ropie naftowej, jako najwygodniejszemu paliwu (łatwość przewożenia i lokowania, wysoka wartość opałowa). Z tego także powodu coraz częściej spotyka się parowce z kotłami opalanymi ropą.

Spalinowe silniki okrętowe są dwu- lub cztero - suwowe i posiadają one od kilku do kilkunastu cylindrów. Cylindry ustawia się tu pionowo lub ukośnie, podobnie jak w okrętowych maszynach parowych, przede wszystkim dla zaoszczędzenia miejsca.

Największym powodzeniem wśród silników spalinowych cieszą się na morzu silniki Diesla, pracujące właśnie na ropę i tym w pierwszym rzędzie różniące się od innych silników spalinowych, że zapłon następuje w nich na skutek odpowiedniego sprężenia powietrza, bez



Schemat napędu spalinowo-elektrycznego: 1) motor spalinowy Diesla, 2) generator (prądnica), 3) kabel, 4) elektryczny motor napędowy.

udziału np. iskry elektrycznej. Maszyny Diesla jako najekonomiczniejsze, a dające przy tym dość duże obroty spotyka się zarówno na nowszych statkach handlowych, jak też i na jednostkach wojennych (zawsze na okrętach podwodnych). Analogicznie do napędu turbo - elektrycznego spotyka się również statki o napędzie spalinowo - elektrycznym, gdzie turbinę parową, służącą do poruszania generatorów zastępuje z powodzeniem silnik spalinowy.

Ostatnie osiągnięcia w dziedzinie praktycznego wykorzystania energii atomowej — pozwalają przewidywać, że w stosunkowo niedługim czasie skonstruowane zostaną „silniki atomowe", które chyba w pierwszym rzędzie znajdą zastosowanie właśnie w żegludze. W ciągu najbliższych lat jednak będą to z pewnością tylko dość kosztowne eksperymenty nie podrywające jeszcze stanowiska maszyny parowej ani silnika spalinowego.

Poniżej zamieszczona tabelka daje nam zestawienie światowego tonażu morskiego (BRT) w zależności od rodzaju napędu. Zwraca uwagę wielki wzrost tonażu motorowców.

lata	maszyny parowe	turbiny parowe	silniki spalinowe
1922-23	51.653.324	8.149.165	1.540.463
1936-37	42.605.474	9.108.812	12.290.599

Cykl: organizacja pracy morskiej

Przedsiębiorstwo spedycyjne

Uczestniku kursu przygotowawczego — jeśli chcesz, uchylę Ci rąbek tajemnicy. Wśród najróżnorodniejszych wrażeń i zajęć, jakie czekają na Ciebie podczas lata nad morzem — jest jedno, może nie najefektowniejsze, ale takie, które pozostanie w Twoich wspomnieniach już na całe życie. Zajęcie to — to praca w porcie, przy przeładunku. Dokładniej — przy przeładunku rudy. Ale zanim chwycisz łopatę, by w ciemnej ładowni statku trymować rudę, podrzucając ją pod zachłanny chwytak dźwigu, zanim podeprzesz ramieniem załadowany rudą wagon, by przetoczyć go nieco dalej — rzuć przedtem okiem na całość przeładunku — na wszystkie te manipulacje i czynności, jakie towarzyszą towarom odbywającym swą odwieczną drogę od wytwórcy do konsumenta.

Oto jesteś, dajmy na to, dyrektorem Centrali Zaopatrzenia Przemysłu Hutniczego i musisz dostarczoną Ci ze Szwecji rudę wyładować ze statków i rozprowadzić po kraju, do wszystkich potrzebujących jej hut. Czy zrobisz to sam? — Jasne, że nie! Personel Twojej Centrali to kilkanaście osób, o przeładunku portowym żadnego pojęcia nie mających. Czynności te załatwi natomiast szybko i fachowo — przedsiębiorstwo spedycyjne. Wyładunek i załadunek, to jest właśnie jego zakres działalności. Kazdy większy port jest obsługiwany przez kilka lub kilkanaście firm spedytorskich, a od ich organizacji, solidności i wydajności w pracy — zależy w dużej mierze jego zdolność przeładunkowa, a także renoma wśród obcych.

Ale wróćmy do naszej rudy. W porcie gdyńskim wyspecjalizowało się w jej przeładunku Państwowe Przedsiębiorstwo Transportowe. Na jego też barki możemy śmiało zrzucić całkowitą troskę o przeładunek.

Właśnie statek, przypuśćmy, że np. „Polcirkeln", opuścił Szwecję wioząc dla Polski ten cenny surowiec. O wyruszeniu statku w morze ma już w kilka godzin później meldunek jego gdyński makler, który z kolei niezwłocznie zawiadamia spedytora. Teraz PPT już wie: s/s „Polcirkeln" z 3.000 ton rudy wyszedł dziś rano w morze z portu Oxelösund. W Gdyni spodziewany jest pojutrze".

Dni biegną jak z bicza trzasł i rychło spedytor odbiera ponowny telefon od maklera: „Polcirkeln" jest już na redzie gdyńskiej". W porozumieniu z Kapitanatem Portu PTT ustala miejsce przycumowania statku: Nabrzeże Szwedzkie, przy dźwigu mostowym numer jeden.

W chwilę po sklarowaniu przycumowanego już statku, spedytor otrzymuje od maklera telefoniczną wiadomość: dokładny czas przybycia statku, gatunek rudy, jej dokładną ilość, oraz czas w jakim wg. t. zw. charter - party powinien być statek rozładowany. Wszystkie powyższe szczegóły potwierdza następnie makler na piśmie.

Teraz nie ma już ani chwili do stracenia. Wyładunek musi być rozpoczęty jak najprędzej! A więc telefon do Biura Zatrudnienia Robotników Portowych: na najbliższą zmianę potrzebnych jest tylu a tylu ludzi. I zaraz drugi do dyspozytury ruchu kolejowego w porcie: potrzeba tyle a tyle wagonów! Tak zwani ekspedienci, stali pracownicy firmy spedytorskiej, znajdujący się na miejscu, w porcie, otrzymują odpowiednie instrukcje i informacje. Wraz z przodownikami udają się oni na statek i przygotowują plan wyładunku. O godz. 15-ej (wzgl. 7-ej lub 23-ej) przybywają zamówieni robotnicy i rozpoczynają otwieranie luków. W cztery godziny od chwili otrzymania zapotrzebowania Kolej podstawia wagony. Z pomrukiem silników elektrycznych i łoskotem toczącego się po konstrukcji wózka z chwytakiem — poczyna pracować dźwig mostowy. Wyładunek rozpoczęty. Tempo jego nie jest równomierne. Z początku, gdy chwytak z łatwością zagarnia nagromadzoną w luku rudę — praca idzie szybciej, więcej wagonów napełnić można przez zmianę, a ludzi potrzeba zaledwie 6 do 10. Gdy natomiast po pewnym czasie rudę należy zsypywać z kątów ładowni pod otwór luku — tempo przeładunku słabnie, mniejsze jest zapotrzebowanie wagonów, a za to ludzi do trymerki potrzeba drugie tyle. W każdym razie przepisane normy od 600 do 800 ton na dobę są z łatwością osiągane. Jeszcze szybciej przebiega praca przy przeładunku, gdy idzie ona na dwa „ganki" czyli na dwa dźwigi.

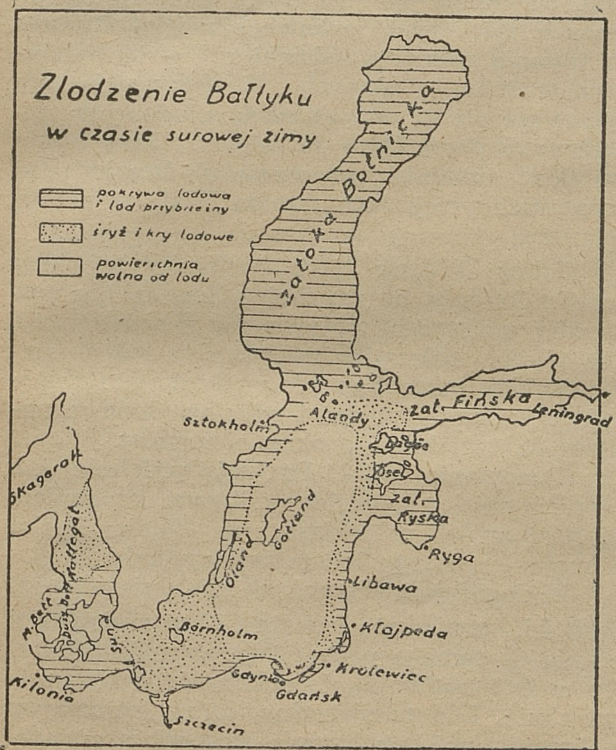
Napełnione rudą wagony spedytor rozsyła według rozdzielnika otrzymanego od zleceniodawcy. Wszystkie związane z wysyłką wagonów zlecenia, przede wszystkim wystawianie listów przewozowych — należą do niego. Jedynie opłaty za transport kolejowy — ponosi odbiorca. Spedytor opłaca natomiast robotników oraz uiszcza należność władzom portowym za używanie nabrzeży i dźwigów. Koszta te wlicza, naturalnie, do wystawianych swemu zleceniodawcy rachunków.

Wyładunek już skończony — termin został dotrzymany. Spedytor zawiadamia maklera. Czasu ma jeszcze mniej niż przed tym, bo właśnie nadeszły w międzyczasie aż trzy nowe statki z rudą. A „Polcirkeln" ładuje z kolei węgiel.. Załadunek prowadzi inna firma spedycyjna, więc się nim już zajmować nie będziemy. Przynajmniej narazie: Bo może się tak jeszcze zdarzyć, — że w lecie spotkacie się z tym statkiem podczas waszej krótkotrwałej praktyki w porcie.

Marian Milczek

Zimowa na Bałtyku

Morze nie przestaje być w zimie głównym szlakiem komunikacyjnym. Skute lodami zatoki przybrzeżne, baseny portowe stara się człowiek rozbić lodołamaczami, a w razie ich braku nawet holownikami i za wszelką cenę usiłuje utrzymać wolną drogę dla regularnej żeglugi. Port niezamarzający, to wielka wartość gospodarcza. Nic też dziwnego, że każde państwo pragnie mieć porty wolne w zimie. Stąd też w historii spotykamy stałą rywalizację, a nawet walkę o porty południowego Bałtyku.



Cechą naszego klimatu jest jego przejściowość od kontynentalnego do oceanicznego, od zimniejszego do cieplejszego w zimie. Nie można ustalić granicy wpływu tych dwóch klimatów, jest to raczej wdzieranie się jednej dziedziny klimatycznej w drugą. Nie możemy też powiedzieć, że Bałtyk przeważnie zamarza lub też przeciwnie, że zimy nad Bałtykiem zaznaczają się słabo. Mieliśmy zimy nad Bałtykiem, w czasie których morze prawie zupełnie zamarzało, według kronik przejeżdżało się z Danii do Szwecji saniami, a w rozstawionych gospodach na lodzie można było popasać (rok 1306).

W srogie zimy prawie całe morze pokryte jest lodem i tylko południowy Bałtyk i okolice Gotlandii ze względu na tamtejsze głębie, wielkość basenu morskiego i spokojną, wyrównaną linię brzegową wolne są zazwyczaj od lodu. Większe zatoki jak Botnicka i Fińska, zamarzają corocznie do wysokości wysp Alandzkich, stąd też nie bez przesady mówi się o półrocznej zimie na północnym Bałtyku.

Zdarzają się też zimy łagodne o minimalnym okresie zlodzenia. Przeważają wówczas wpływy klimatu oceanicznego i morze Bałtyckie z wyjątkiem części północnej jest słabo zlodzone.

Najwcześniej, bo w połowie października, pojawia się lód na Bałtyku w zatoce Botnickiej w postaci lodu przybrzeżnego. Mniej więcej w dwa tygodnie później widzimy początek jego narastania w zatoce Fińskiej.

Szkiery i wyspy Alandzkie (około 300 wysp) sprzyjają narastaniu lodu, oddziaływując na wodę jako ośrodki zimna, rozmieszczone w małych odległościach od siebie. Na tydzień przed Bożym Narodzeniem północny Bałtyk stoi zazwyczaj pod lodem i tylko niektóre mniejsze odcinki wód w zatoce Botnickiej i Fińskiej zamarzają wolniej. Okres zlodzenia w zatoce Fińskiej trwa średnio 5 miesięcy. Dla przejścia statków do portu w Leningradzie używane są lodołamacze prawie przez 6 miesięcy. Najdłużej jednak zlodzenie utrzymuje się w zatoce Botnickiej, a w jej cichych zatokach obserwujemy lód do 7 miesięcy. Idąc dalej na południe widzimy wokół wyspy Gotland narastający lód przybrzeżny, ale wody „morza gotlandzkiego" nie pokryły się dotychczas w historii nawet w najsurowsze zimy całkowitą pokrywą lodową. Najkrótszy okres zlodzenia występuje na południowym Bałtyku, co później omówimy szerzej, ze względu na położenie 530 km. polskiego wybrzeża.

W zachodniej części Bałtyku, na t. zw. morzu Bełtów, pokrywa lodowa występuje tylko w ostrych zimach. Cieśniny Bełtów i Sundu pokrywają się lodem przeciętnie nieco dłużej jak $1^1/_2$ miesiąca. Sund zamarza całkowicie średnio co drugą zimę, a nieraz i mały Bełt pokryje się zupełnie lodem. W 1929 r. morze Bełtów zamarzło zupełnie.

Najszybciej zamarzają wody odcięte mierzejami, które stanowią przejście do wód lądowych, ponadto wody w zatokach, zasłoniętych półwyspami lub wyspami od otwartego morza. Baseny portowe ze względu na ich osłonę przez

falochrony od wpływu otwartych wód również są narażone na szybkie zamarzanie. W ruchliwych portach, przy dużej ilości statków, na powierzchni wód utrzymują się różne oleje, smary, co wpływa hamująco na narastanie pokrywy.

Samo położenie portu odgrywa również zasadniczą rolę. Inaczej skute będą w okowy lodów wody portu szczecińskiego, które są niejako częścią zatoki szybko zamarzającej o dużym wpływie wód słodkich rzeki Odry, a inaczej portu gdyńskiego z bezpośrednim sąsiedztwem wód otwartych.

Zakończenie okresu zlodzenia, znikanie lodu następuje skutkiem ocieplenia temperatury powietrza, nasłonecznienia i sprzyjających wiatrów, które łamią pokrywę i roznoszą ją w miejsca wolne od lodów. Zeiście, tajanie lodów zaczyna się zasadniczo od brzegu.

Podobnie jak na jeziorach, tak i na morzach występuje lód narastający od brzegu, jako **lód przybrzeżny**, lub też tworzy się na wodach dalej od brzegu położonych początkowo w postaci papki lodowej, dającej się krajać wiosłem i zwanej **śryżem**, która w miarę opadania temperatury powietrza tężeje i daje zaczątek właściwej **pokrywie lodowej**. Rzadszym zjawiskiem jest **lód denny**, który powstaje na płytkich wodach na skutek szybkiego wypromieniowania ciepła dna, co ma miejsce szczególnie w bezchmurne, mroźne noce. Dno wcześniej wyziębia się aniżeli warstwy wody, które opadając na dno przechodzą w lód przywierający do dna. Lód denny wypływa zazwyczaj na powierzchnie wody z oderwanymi od dna cześciami skalnymi i przyłącza się do narastającej pokrywy lodowej.

Temperatura powietrza, przy jakiej powstają pierwsze zjawiska zlodzenia na morzu wynosi — 6° C. Przy słabej fali, mroźnym wietrze tworzy się przede wszystkim lód przybrzeżny i śryż. W miarę zwiększania się mrozu poszczególne kry śryżowe łączą się z sobą, przywierają do lodu przybrzeżnego i w ten sposób przychodzi do utworzenia pokrywy.

Grubość lodu waha się z początku od 15 — 20 cm. i wzrasta w miarę utrzymywania się mrozu do 1 mtr. i ponad. Przy brzegu obserwujemy zwały lodowe, które tworzą niejako terasy, powstałe na skutek tarcia kry w kierunku brzegu w okresie narastania pokrywy lodowej z pomocą lekkiego falowania, które zmusza jeszcze ruchome kry do zwarcia się z narastającym lodem przybrzeżnym

W uprzywilejowanych warunkach klimatycznych znajduje się południowa część Bałtyku. Jest to bowiem najcieplejsza część morza, stanowiąca zarazem duży basen morski o wyrównanej jako tako linii brzegowej.

U polskich wybrzeży, idąc od Świnoujścia przez Kołobrzeg po zalew Wiślany, otwarte wody przeciętnie zlodzone są 4 — 8 dni, maksymalnie 45 — 50 dni.

Na naszym wybrzeżu specjalną rolę odgrywają w zimie zatoki, zalewy, miejsca zaciszne bez falowania i wymiany termicznej wód. Do tych szczególnych miejsc należy zalew Szczeciński, zalew Wiślany i poniekąd zatoka Pucka. Przypominają one jeziora przybrzeżne i podlegają podobnym procesom zlodzenia. Na ich płyciznach następuje szybkie przechłodzenie masy wodnej, przy czym niemałą rolę odgrywa tu słabe zasolenie, dopływy rzeczne oraz brak kontaktu i wymiany wód z otwartym morzem.

Zalew Szczeciński zamarza o wiele prędzej niż wody zatoki Pomorskiej, właśnie dlatego, że ma zamknięty szeroki kontakt z morzem otwartym, że jest wysładzany przez wody Odry i posiada prawie, że idealny spokój od falowania w okresie narastania pokrywy lodowej. Na Odrze w okresie stawania pokrywy lodowej w zalewie Szczecińskim obserwujemy płynący śryż, który zasila w szybkim tempie zalew w lód i przyspiesza jego zupełne pokrycie lodem. Na Odrze, jak i na Wiśle, zachodzi na odcinkach ujściowych ciekawe zjawisko dłuższego trwania pokrywy lodowej niż w ich odcinkach średnich i górnych. Konsekwencją tego jest tworzenie się dużych zwałów lodowych, nanoszonych przez Odrę do zalewu. Przy ujściu zaś Wisły zachodzi stłaczanie się kry lodowej w wąskich przejściach ramion Wisły w zatokę Gdańską.

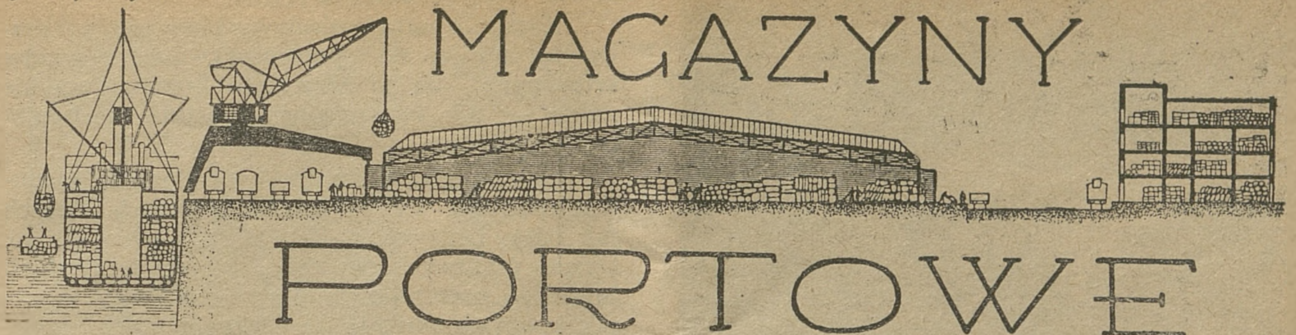
Zalew Wiślany jest zupełnie spłycony i wody Pregoły, a tym mniej Nogatu, nie wywierają większego wpływu na ukształtowanie dna zalewu. Zalew ten pokrywa się lodem bardzo szybko, przechłodzenie wody do dna następuje w ciągu kilku dni i pokrywa lodowa narasta do tygodnia w okresie mrozów.

Zamarzanie zatoki Puckiej, podobnie jak i innych zatok i zalewów, odbywa się o wiele szybciej aniżeli wód otwartych. Zatoka Pucka pokryta jest często lodem w zupełności.

W dogodnych warunkach znajduje się port Gdyński, ponieważ izobata 10 mtr. dochodzi prawie do samego portu i tylko zlodzenie basenów jest trudnością do pokonania w przeciętnej zimie. Lód przybrzeżny, który towarzyszy wybrzeżom polskim hamuje wprawdzie w surowych zimach dojście do portów, jednakże przy użyciu lodołamaczy ten wąski pas lodu przybrzeżnego nie stanowi poważniejszej trudności dla utrzymania wolnej drogi.

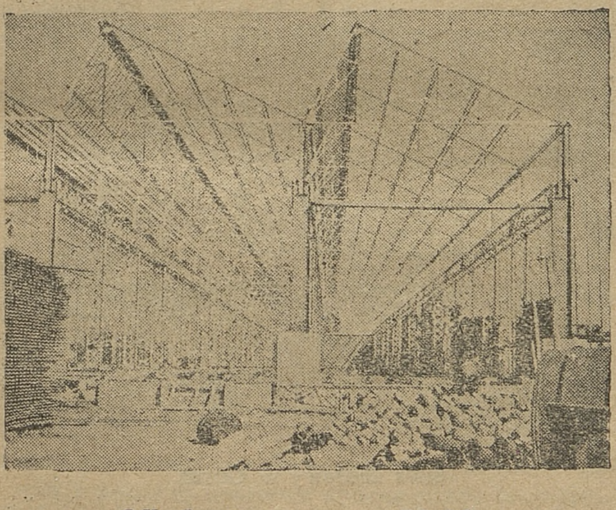
Człowiek podgląda zachowanie się ryb w okresie poprzedzającym zamarzanie i właśnie rybacy mogą wnioskować z zachowania się niektórych gatunków ryb o nasileniu i przebiegu nadchodzącej zimy. Ryby silnie reagują na zmiany termiczne wód, wyprzedzają swoimi wędrówkami o kilka dni zachodzące zjawiska atmosferyczne, kryją się w dogodniejszych ostępach wodnych przed nadchodzącymi mrozami i wogóle ich wędrówki są prawie nieomylnymi prognostykami nadchodzących zmian termicznych. **dr Kazimierz Łomniewski**

MAGAZYNY PORTOWE



Wyładunek trwa. Długie, żyrafie szyje dźwigów co chwila przecinają zadymione niebo, przenosząc ze statków na ląd potężne porcje drobnicy. Część towaru przeładowywana jest bezpośrednio do podstawionych wagonów — większość ląduje na obszernej, masywnej rampie portowego magazynu. Ledwo towar dotknie betonowej powierzchni rampy a pusta „planka", na haku dźwigu, rozpocznie swą powrotną drogę — już poszczególne worki czy skrzynki wędrują dalej, poprzez szeroko rozwarte, żelazne drzwi magazynu do jego otchłannego wnętrza.

Ale towar w magazynie portowym nie pozostaje zbyt długo. W ciągu paru dni nadchodzą zwykle dalsze dyspozycje, zgłasza się od-



Odbudowa magazynu w Gdańsku

biorca lub wynajęty przez niego spedytor, zjawiają się auta, furmanki czy wagony kolejowe — i towar podejmuje swą przerwaną wędrówkę do miejsca przeznaczenia. Opróżnioną powierzchnię zajmuje wkrótce inny transport, często gdzieś z głębi zaplecza przybyły i w magazynie oczekujący na statek, który go powiezie za morza.

I tak stale w przestronnym, do olbrzymiego hangaru podobnym wnętrzu magazynu — trwa nieustanny ruch, partie najróżniejszej drobnicy przepływają w rozmaitych kierunkach, nigdy nie pozostając tu jednak zbyt długo. Tego rodzaju magazyn, zwany zwykle **przejściowym lub manipulacyjnym** — spełnia w porcie zadanie olbrzymiego peronu towarowego, gdzie przybyły lub wysyłany transport jest porządkowany, sortowany i sprawdzany poczym załadowywuje się go na odpowiedni statek względnie wydaje odbiorcy.

Zwykle w nowoczesnych portach, magazyny tego typu, z wyglądu olbrzymie parterowe hangary lub szopy, ciągną się długim szeregiem wzdłuż nabrzeża przeznaczonego do przeładunku towarów drobnicowych. Jeśli wybudowane są tuż nad brzegiem — umieszczone na ich wierzchu dźwigi przeładowują drobnicę poprzez odpowiednie otwory w dachach bezpośrednio do wnętrza.

Jeśli odsunięte są nieco od krawędzi nabrzeża — miejsce to jest wykorzystane na tory kolejowe — a zainstalowane na nabrzeżu dźwigi (zwykle portalowe lub półportalowe) mogą prowadzić przeładunek zarówno do wagonów jak i do magazynów.

Zazwyczaj krótkoterminowe magazyny manipulacyjne stanowią w porcie tzw. „pierwszą linię", inaczej „pierwszą strefę". W drugim rzucie oddzielone zwykle jezdnią arterii komunikacyjnej i nową wiązką torów kolejowych — budowane są magazyny „drugiej linii" (patrz na winietkę). Tutaj znajdują się ogromne, kilku — lub kilkunastopiętrowe **magazyny długoterminowe**, gdzie, za stosunkowo niewielką opłatą, towary mogą być składowane na przeciąg wielu miesięcy a nawet lat. Magazyny długoterminowe, budowane specjalnie masywnie, ognioodpornie i zaopatrzone w instalację wind towarowych i transporterów — służą nie tylko do magazynowania przeróżnych towarów, najczęściej bawełny, juty, tytoniu, konopi, kawy, herbaty i kakao — ich obszerne pomieszczenia wykorzystuje się także do przeróżnych czynności ubocznych, takich jak sortowanie towaru, branie próbek, znakowanie, przepakowywanie itp.

Naturalnie, tak jak istnieją dziesiątki i setki odmian dźwigów i urządzeń przeładunkowych — tak i magazyny mają przeróżne rozwiązania konstrukcyjne. Bywają np., zwykle tuż nad wodą budowane, wielopiętrowe budynki, gdzie parter spełnia rolę magazynu manipulacyjnego, a piętra służą za skład długoterminowy.

Poza tymi dwoma zasadniczymi rodzajami magazynów istnieje w portach cały szereg



Wnętrze magazynu przejściowego

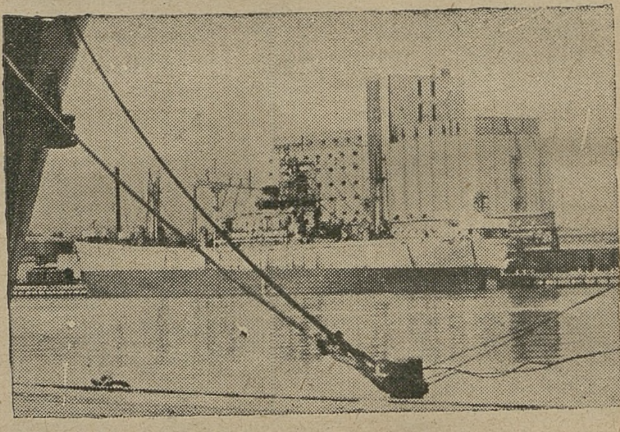
magazynów specjalnych. A więc przede wszystkim **chłodnie portowe.** Posiadają one, podobnie jak magazyny długoterminowe, wygodną instalację wind i transporterów, mają osobne dźwigi do obsługi przeładunku, rampa z torami kolejowymi znajduje się wewnątrz budynku, a cały szereg dowolnie chłodzonych komór, służy do składowania łatwo psujących się towarów, takich jak np. jajka, ryby, mięso lub masło. Z zewnątrz chłodnia wygląda jak olbrzymia, masywna bryła, pozbawiona całkowicie okien. Jedynie na ścianie od strony morza znajduje się parę balkoników służących do przeładowywania dźwigami towarów z poszczególnych komór bezpośrednio na statki lub ze statków. Przy chłodni portowej znajduje się zwykle fabryczka sztucznego lodu, służącego do zaopatrywania wagonów - chłodni, statków a także do własnego użytku.

Do składowania zboża służą specjalne **śpichrze i silosy.** Ich pojemne wnętrza mogą pomieścić tysiące ton przeróżnego zboża, w workach lub luzem. Zboże workowane magazynuje się zazwyczaj w niskich sklepionych salach zwanych po prostu „podłogami", ziarno luźne — albo na tychże „podłogach", albo w głębokich, kilkupiętrowych studniach, tzw. silosach. Wszelkie manipulowanie zbożem, zarówno w przeładunku z- czy na wagony, statki lub barki, jak też cyrkulacja jego wewnątrz budynku — odbywają się całkowicie mechanicznie przy pomocy niezliczonej ilości elewatorów, wind, taśm ruchomych i podnośników. Poza składowaniem i przeładunkiem — zboże można tu sortować, oczyszczać w ogromnych wialniach, regulować jego temperaturę, workować i ważyć automatycznie.

Zupełnie zato nieskomplikowane są **magazyny służące do przechowywania nawozów sztucznych.** Są to zazwyczaj proste, wielkie szopy — nie zaopatrzone w żadne mechanizmy pomocnicze.

Osobną grupę urządzeń składowych stanowią **zbiorniki do ładunków płynnych,** takich jak ropa, benzyna, nafta, oleje, melasa i tp. Dzięki płynnej konsystencji tych wszystkich towarów, manipulowanie nimi zarówno w za- jak i wyładunku nie przedstawia, przy rozbudowanym systemie rur i pomp, poważniejszych trudności. Same zbiorniki budowane są albo w formie wielkich cylindrów czy półkul albo też umieszczane bywają pod ziemią, co jest może nie najtańszym ale najlepszym wyjściem — ze względu na niebezpieczeństwo pożaru. Z tego też powodu — składy materiałów płynnych bywają zazwyczaj umieszczane na uboczu, gdzie tworzą osobną część portu.

Większość magazynów i składów w porcie bywa przeważnie własnością władz portowych, które posiadają zwykle specjalną komórkę administracyjną, zajmującą się ich zarządem Często też poszczególne magazyny bywają wydzierżawiane na dłuższe okresy czasu większym towarzystwom okrętowym lub firmom handlowym.



Silos zbożowy w Gdyni

Przeładunek trwa. Pusta przestrzeń na przeogromnej podłodze magazynu manipulacyjnego, zmniejsza się w błyskawicznym tempie. Rosną pięknie uszeregowane piramidy przeróżnych towarów, czekających na dalszy transport. Obsługa magazynu zwija się jak w ukropie. Ruch i gwar. Port pracuje... **J. M.**

Do wszystkich uczestników 2 konkursu „Żeglarza"

Redakcja „Żeglarza" zawiadamia, że rozpatrywanie licznych nadesłanych na konkurs prac jest w toku, a wyniki będą ogłoszone w najbliższym t. j. marcowym numerze „Żeglarza". Prace nagrodzone zostaną wydrukowane w numerze kwietniowym.



Jerzy Pertek „Wielkie dni małej floty", Wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1946, stron 190, cena 280 złotych.

Któż z nas, czy skupionych w okupowanym kraju, czy to zgromadzonych w obozach jeńców, czy też rozsianych po całym świecie Polaków nie myślał z drżeniem serca o naszej flocie, która walczyła o niepodległy byt, tej, która w naszych znękanych sercach mimo wszystko — nie zginęła. Któż z nas nie opłakiwał strat naszych okrętów, tak pochopnie, tak kłamliwie często podawanych przez propagandę hitlerowską, któż z nas nie był dumny i nie płakał z radości, gdy się taką czy inną drogą dowiedział, że Okręty Rzeczypospolitej Polskiej walczą i to walczą zwycięsko i pracują bez miary, bez wytchnienia, odważnie i brawurowo — po polsku.

Westerplatte, Hel, Kanał La Manche, Morze Północne, fiordy Norwegii, rozległy Atlantyk, Biskaja, Morze Śródziemne, Ocean Lodowaty — to tereny bitewne polskiej floty w latach minionej wojny. Nie ma większych i zasadniczych operacyj bez udziału naszych okrętów.

Polują na niemieckie i włoskie okręty podwodne, topią zaciekle napotkanego przeciwnika, zestrzeliwują atakujące samoloty, pełnią jakżeż denerwującą czujną służbę przy strzeżeniu konwojów, rzucają się na przeważającego przeciwnika, osłaniają desanty, dowożą żywność, sprzęt i amunicję do oblężonej Malty, oczyszczają pola minowe — i wszędzie topią, topią, topią...

I tak się dziwnie składa, że pierwszy i ostatni okręt niemiecki topi właśnie Marynarka Polska. Polskie okręty, choć przecież w stosunku do całości sił morskich alianckich nie jest ich wiele — dobrze znane były niemieckim rabusiom morskim, bo „serdecznie" dały im się we znaki.

Same też giną. Ofiarnie i w poczuciu spełnionego obowiązku żołnierskiego z wiarą w ostateczne zwycięstwo sprawiedliwości dziejowej.

Dobrze były również znane alianckim sojusznikom z nieustraszonej odwagi, z bezgranicznego ofiarnego koleżeństwa, z brawury, z obowiązkowości, z niezmordowanej wytrwałości i niezłomnej nigdy fanatycznej wiary w zwycięstwo.

„Wielkie dni małej floty" mówią właśnie o całokształcie poczynań naszej Marynarki Wojennej na szlakach Drugiej Wojny Światowej. Nie jest to powieść — a czyta się książkę z zapartym tchem — towarzysząc myślami wielkim dniom małej — ale bardzo dzielnej, bitnej i upartej Floty Polskiej.

Kurs przygotowawczy P.C.W.M.

Podczas lata PCWM organizuje bezpłatne kursy dla młodzieży, zapoznające z morzem wg. nowej metody. Oto kursanci przechodzą przez różne rodzaje pracy na morzu, pływają na elementarnym statku morskim — ciężkiej szalupie wiosłowo-żaglowej, oraz przez bezpośrednie uczestnictwo w pracy wielkiego portu — zżywają się z nim i poznają właściwe oblicze pracy morskiej. Kończąc kurs — posiadają zasadniczą orientację w rzeczywistości morskiej i mają pełne podstawy, aby przy obiorze zawodu znaleźć dla siebie miejsce najbardziej odpowiednie w jednej z poznanych dziedzin pracy morskiej, dostosowanej najlepiej do zamiłowań i uzdolnień.

Z kursu nie wyniesie pożytku chłopiec, który przyjedzie nieprzygotowany i z oszołomieniem patrzeć będzie na zupełnie nowe dla siebie rzeczy. Zagubi się w natłoku wrażeń. Nie zrozumie tego wszystkiego, co go będzie otaczać, przytłoczy go ogrom pracy morskiej i tętno życia wielkiego portu. Dlatego chłopcy bez sprawdzonego przygotowania nie będą przyjmowani do PCWM.

Od 4-tego numeru „Żeglarza" rozpoczął się kurs przygotowawczy do akcji letniej PCWM. Na kurs mogą się zgłaszać wszyscy ci, którzy pragną w lecie znaleźć się nad morzem. W tym celu trzeba:

1. *wyciąć, wypełnić i wysłać do PCWM umieszczony obok formularz zgłoszenia,*
2. *zaprenumerować „Żeglarza" do czerwca 1947 r. (prenumerata wynosi zł. 40.—),*
3. *uważnie czytać artykuły i przyswajać sobie cały zawarty w nich materiał,*

ZGŁOSZENIE
NA KURS PRZYGOTOWAWCZY.

Nazwisko i imię ....

dokładny adres ....

....

data urodz. ....

wykształcenie ....

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Henryk Marszał — Poznań. Artykułu na temat, który poruszacie — narazie w „Żeglarzu" nie przewidujemy. Z drugiej strony zagadnienie jest zbyt obszerne, by je można było omówić w szczupłych ramach „Odpowiedzi Redakcji". Dlatego też odsyłamy Was do książki pt. „Dzieje zdobycia mórz". Autorem jej jest Holender — Van Loon. Została ona wydana po polsku w ramach „Biblioteki Wiedzy" i znajdziecie ją z pewnością w każdej większej poznańskiej bibliotece. Książka ta da Wam wyczerpującą odpowiedź na Wasze pytania.

Jerzy Stręk — Częstochowa. W porządku! Przyślijcie tylko coprędzej zadanie nr. 1 i pamiętajcie o zadaniu nr. 2.

Wiesław Białek — Łódź. Oprócz Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej istnieje w Gdańsku - Wrzeszczu Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego, będące tą właśnie uczelnią, o którą Wam chodzi. Przy Liceum istnieje obowiązkowy internat. O szczegóły radzimy zwrócić się bezpośrednio do Sekretariatu Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego. Gdańsk - Wrzeszcz, ul. Piramowicza 2.

Ktoś. K. St. — Częstochowa. Trochę się Wam wszystko pomyliło: Kurs przygotowawczy prowadzony jest na łamach „Żeglarza". W lecie natomiast przyjedziecie do nas na trzytygodniowe kursy pracy morskiej (od czerwca do sierpnia). Egzaminy do Szkoły Jungów będą dopiero jesienią. Jeśli chodzi o kursy pracy morskiej to wszystkie dotyczące ich szczegóły zawierać będą już następne numery „Żeglarza". Więc troszeczkę cierpliwości, miły Ktosiu. Wzajemne pozdrowienia.

Adam Berek — Kraków. Co do pierwszego pytania, to odpowiedź znajdziecie już w następnym numerze „Żeglarza". Owszem, kandydaci, którzy nie zostali w zeszłym roku z braku miejsca przyjęci na kursy letnie — mają w tym roku pierwszeństwo. Należy o tym wspomnieć w podaniu.

Eugeniusz Onderka — Chodzież. Cierpliwości! Już marcowy numer „Żeglarza" da odpowiedź na Wasze pytanie.

Jan Jasiński — Pabianice. Na pierwsze pytanie znajdziecie odpowiedź w następnym numerze „Żeglarza". Co do wycieczki do Szwecji — to sprawa nie taka prosta. Na zagraniczne rejsy zabiera się przeważnie przeszkolonych już nieco żeglarzy. Spróbujcie napisać do Ligi Morskiej, Warszawa, Widok 10.

Edward Korczyk — Kęty k/Bielska. Odpowiedź na Wasze pytanie znajdziecie w przesłanym Wam komplecie „Żeglarza". Poza tym szereg aktualnych informacji zawierać będzie marcowy numer „Żeglarza".

Ryszard Kowalczyk — Lębork. Owszem na kursy letnie możecie być z takim brakiem przyjęci. Uniemożliwia on Wam natomiast ewentualne kandydowanie do Szkoły Jungów lub Szkoły Rybaków Dalekomorskich.

F. J. — Poznań. Z artykułu „Z tajemniczych głębin oceanów" nie skorzystamy. Również na dalsze prace nie reflektujemy. Artykuł pisze się, jak Pan widzi, przez **u**.

Józef Błaszczyński — Sieradz. Prośbę Waszą spełnimy wkrótce i wyślemy pocztą pod Waszym adresem szkic wraz z opisem.

Grzegorz Korpiela — Biała Krakowska. Bardzo miły i sympatyczny jest Wasz list. Współczujemy Wam z powodu słabego wzroku i na pociechę zdradzimy tajemnicę, że redaktor Jotem również nosi okulary. Dlatego też obiecał pomóc Wam w razie trudności przy przyjmowaniu na kurs letni. Przy okazji odwiedzcie nas w Redakcji to porozmawiamy o jakimś odpowiednim dla Was morskim zawodzie. Co do modeli, możecie je naturalnie robić także i z papieru. Jeśli się je starannie wykona — wychodzą równie ładnie jak z drzewa, poza tym rzeczywiście praca przy nich jest lżejsza. O ile możecie, przyślijcie zdjęcia swoich modeli i dokładny opis jak je z papieru robicie — umieścimy w „Żeglarzu". Przesyłamy Wam serdeczne pozdrowienia i prosimy o list.

Uwaga uczestnicy kursu przygotowawczego

Podajemy do wiadomości, że wszyscy, którzy przysłali na kurs przygotowawczy zgłoszenia, są na ten kurs automatycznie przyjęci i specjalnych, indywidualnych zawiadomień nie otrzymają. W związku z tym nie należy się o nie upominać.

Równocześnie, przypominamy jeszcze raz, że ci, którzy nie nadesłali dotąd zadania nr. 1 — muszą to uczynić niezwłocznie, pod rygorem nie zaliczenia im całego kursu.

Obecne zajęcie:
czy się uczy ....
czy pracuje
i w jakim zawodzie ....
przynależność
do organ. młodz. ....

zawód ojca ....

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ....

....

Wyciąć i przesłać do P. C. W. M., Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.
REDAKCJA „ŻEGLARZA".

4. *nadsyłać odpowiedzi na zadania, ogłaszane w „Żeglarzu" dla uczestników kursu przygotowawczego,*
5. *zażądać z Administracji n-ry 4 do 7 „Żeglarza" a po ich otrzymaniu i przyswojeniu sobie zawartych w nich materiałów, wykonać i przesłać do PCWM — zadania nr. 1 i 2.*

Czytanie artykułów nie jest nużące, bo opracowane są przeważnie w formie reportaży, wywiadów i pogawędek, ilustrowanych dużą ilością rysunków. Możecie się zresztą sami o tym przekonać. A więc od razu do pracy.

Ukończenie kursu, t. j. wypełnienie powyższych punktów jest warunkiem przyjęcia na letni kurs PCWM.

PRACUJEMY NA „DARZE POMORZA"

W grupie Jungów nadprogramowe podniecenie, pobudka zarządzona nieco wcześniej, ruch i bieganina. Chłopcy w amerykańskim tempie wcinają śniadanie, fasują suchy prowiant i już hurmem ładują się na „Dżemsa".

Jedziemy na „Dar Pomorza". Rozkołysane auto sunie na pełnym gazie rozbudzonymi ulicami miasta, a spieszący do pracy przechodnie spoglądają na nas z zainteresowaniem.

Siarczysty mróz tnie po uszach, a pęd powietrza zapiera oddech w piersiach. Mimo to nastrój „żywego ładunku" znakomity: twarze roześmiane, wesoły śpiew.

Wyjechawszy na krańce miasta już zdala widzimy wyniosłe maszty i reje „Daru", dominujące ponad portowymi zabudowaniami.

Jeszcze kilkanaście minut drogi i jesteśmy przy bramie stoczni. Następuje krótka formalność kontrolna, poczym strażnik otwiera żelazne wrota, wpuszczając nas na teren.

Jedziemy teraz wzdłuż nabrzeża, mijając po drodze pływające doki, na których robotnicy remontują właśnie trzy jednostki podwodne marynarki wojennej. Przyglądamy się im z zainteresowaniem, rozpoznając charakterystyczne sylwetki „Żbika", „Rysia" i „Sępa".



„Dar Pomorza" na zimowym leżu.

Za chwilę jesteśmy już przy „Darze". Stłoczona gromada wysypuje się z auta, stając momentalnie w dwuszeregu. Jeden z instruktorów melduje dowódcy statku o naszym przybyciu, poczym wchodzimy wreszcie na pokład. Tu chłopcy zostają rozdzieleni na trzy grupy do mniej, lub więcej przyjemnych „robótek". I tak pierwszą partię kierują do forpiku w celu wyładunku wszelkiego rodzaju rupieci, drugą znowu na dno kabelgatu do porządkowania lin i wylewania wody z zenz. Grupa trzecia, najsilniejsza, wali do wyładunku balastu ze środkowej części statku. Paru wreszcie „fachowców" idzie na ochotnika do maszynowni, pomagać przy rozmontowywaniu silnika.

Jednym słowem — jungowie zaczynają poznawać statek od dołu, a pracę załogi od tej niezbyt pachnącej i efektownej strony. Jest to więc jeszcze jedna próba „wytrzymałości nerwowej" dla tych, co marząc o zawodzie marynarza, widzieli siebie jedynie w pięknym mundurku i z tradycyjną fajeczką w zębach. No, ale sądząc po minach i tempie pracy, wnioskujemy, że takich jest niewielu. Chłopcy, rozstawieni w łańcuch wzdłuż schodków, prowadzących do „kociołka", piorunem wyładowują balast, przerzucając jak piłkę z rąk do rąk ciężkie granitowe kostki i układając je w piramidkę po obydwu burtach statku.

W forpiku i w kabelgacie również nie próżnują: jedni porządkują liny i najrozmaitszy sprzęt, inni znowu wylewają z zenz wodę, pewnie jeszcze oceaniczną z ostatniej podróży „Daru". Jest jej blisko na metr. Pompy, niestety, „nawaliły" na skutek zamarznięcia przewodów, trzeba więc pracować „nowoczesną metodą" t. j. kubełkami i czerpakiem.

Ostry ton syreny ogłasza przerwę obiadową i zaraz całe bractwo wylega z ciemnych czeluści statku na jasny pokład. Stąd też obserwujemy piękną panoramę portu w zimowej szacie.

Cały basen zamarznięty. Mimo to widzimy jak potężny holownik „Tytan" posuwa się wolno naprzód, rozpruwając swym ciężkim cielskiem grubą pokrywę lodową. Mniejsze natomiast jednostki radzą sobie nieco trudniej i przy każdym skoku naprzód muszą „dla rozpędu" cofać się parę metrów ku tyłowi, by znowu powtórzyć uderzenie.

Po krótkiej przerwie i posiłku wracamy do intensywnej pracy w „kopalni" to jest w najniższych kondygnacjach kadłuba. Chłopcy dokańczają wyładunek balastu, wylewają wodę, oczyszczają wreszcie pokład ze śniegu. Pracują z zapałem w tym zrozumieniu, że kandydat na przyszłego marynarza musi poznać każdą pracę na statku, poczynając od tej „najczarniejszej", a kolejno przechodząc do zajęć coraz bardziej interesujących i „fachowych". Nagrodą za ich trud i wysiłek będzie obiecany rejs na „Darze" na wiosnę bieżącego roku.

Nie trzeba chyba dodawać, z jaką niecierpliwością czekają chłopcy na tę chwilę.

Na zakończenie „programu" uprzejmi członkowie zawodowej załogi „Daru" oprowadzili nas po statku, udzielając odpowiednich objaśnień odnośnie osprzętu, jak też rozplanowania wnętrza.

Odjeżdżamy wzbogaceni o nowy zasób „wiedzy okrętowej", a jednocześnie z zadowoleniem jakie daje każdemu rzetelnie wykonana praca.

Jeszcze długo po powrocie do PCWM-u, mamy przed oczyma obraz wspaniałej fregaty szkolnej, a po apelu wieczornym niejeden w błogim śnie marzył o czekających go „morskich przygodach" w czasie rejsu.

R. Nawrocki.

Budujemy m/s "Lewant"

Zaopatrzyliśmy już naszą modelową flotę w traulery rybackie, tankowce, transoceaniczne drobnicowce i lodołamacze. Teraz z kolei wybudujemy średniej wielkości motorowiec towarowy, przeznaczony do rejsów na Morze Śródziemne. Będzie to polski statek m/s „Lewant", własność towarzystwa „Żegluga Polska", zfuzjowanego po wojnie z GAL'em (GAL — patrz poprzedni numer „Żeglarza"). Poza „Lewantem" flota polska posiada jeszcze drugi, bliźniaczy statek — m/s „Lechistan". Obydwie te jednostki zostały wybudowane w latach 1929 i 1930 na szwedzkiej stoczni Eriksbergs Mekaniska Verkstad A. B. w Goeteborgu, specjalnie do komunikacji z Bliskim Wschodem. Zrazu, przez parę lat, pływały one na tym szlaku pod szwedzką banderą, następnie zostały zaczarterowane a w końcu kupione przez „Żeglugę Polską" (1936-37). Nabycie ich stało się cennym uzupełnieniem naszej skromnej floty. Są to bowiem jednostki udane, dostosowane całkowicie do wymagań ruchu towarowego na trasie Bałtyk — Bliski Wschód, posiadają odpowiednie ładownie i zaopatrzone są w urządzenia chłodnicze. Pojemność ich wynosi 1937 BRT, a nośność 3240 TDW. Każdy z nich zaopatrzony jest w motor Diesla o mocy 2.000 KM, co umożliwia rozwijanie dość znacznej szybkości 12 — 12.5 węzłów. Statki posiadają również kabiny pasażerskie. Wymiary obydwóch jednostek są następujące: długość 88 mtr., szerokość 13 mtr., zanurzenie 5.5 metra. Jedna ich podróż z Gdyni na Bliski Wschód trwała przed wojną niespełna dwa miesiące, podczas której zawijały one do wszystkich ważniejszych portów południowego i wschodniego wybrzeża Morza Śródziemnego, a więc do Algieru, Aleksandrii, Haify, Jaffy, Beirutu, Ismiru, Pireusu i t. d. Wojnę obydwa statki przetrwały szczęśliwie, choć cały czas pływały w konwojach alianckich i brały udział w wielu działaniach wojenno - morskich. Obecnie obsługują swój dawny przedwojenny szlak.

Budowa modelu „Lewanta" nie powinna nastręczyć żadnych większych trudności, tak, że i tym razem rezygnujemy z podawania jej opisu. Nie różni się zresztą zbytnio od przebiegu budowy traulera rybackiego, czy też któregokolwiek z innych modeli, umieszczanych w „Żeglarzu". Starzy Przyjaciele naszego kącika modelarskiego z pewnością nabyli już odpowiednią wprawę i doświadczenie, a tych, dla których „Lewant" będzie pierwszym budowanym własnoręcznie statkiem — odsyłam do 2-go i 3-go n-ru „Żeglarza". Znajdą tam wszystkie zasadnicze szczegóły — nawiasem mówiąc — nieskomplikowane.

Kolory statku — jak zwykle: kadłub, windy ładunkowe, winda kotwiczna oraz komin — czarne; pokłady — naturalny odcień drzewa; nadbudówki i szalupy — białe; wierzchy luków ładunkowych, wierzchy szalup — szare; linia wodna — czerwona; nawiewniki, bomy ładunkowe i maszty — żółte; górna część mostku — brązowa. Na kominie dajemy odznakę armatora — w tym wypadku „Żeglugi Polskiej": czerwony pas z dużym, białym „Ż" i białymi otokami. Jeśli chodzi o farby i sposób malowania, to bardzo ciekawe i cenne wskazówki, dotyczące używania w modelarstwie okrętowym farb nitrocelulozowych zawiera styczniowy numer „Młodzieży Morskiej", pisma Ligi Morskiej (Warszawa, Widok 10). W numerze tym znajdują się rysunki modelu kontrtorpedowca polskiego O. R. P. „Garland", a opis budowy zawiera wyżej wspomniane szczegóły. Jeśli dodać jeszcze, że w jedenastym numerze „Marynarza Polskiego" znajduje się specjalna wkładka z rysunkami i wskazówkami budowy alianckiego konwoju (złożonego z kilkunastu jednostek, zarówno wojennych jak i handlowych) — to trzeba stwierdzić z wielką radością, że modelarstwo okrętowe w powojennej Polsce staje się popularne, przez co wchodzi na nowe, jakże pożądane tory.

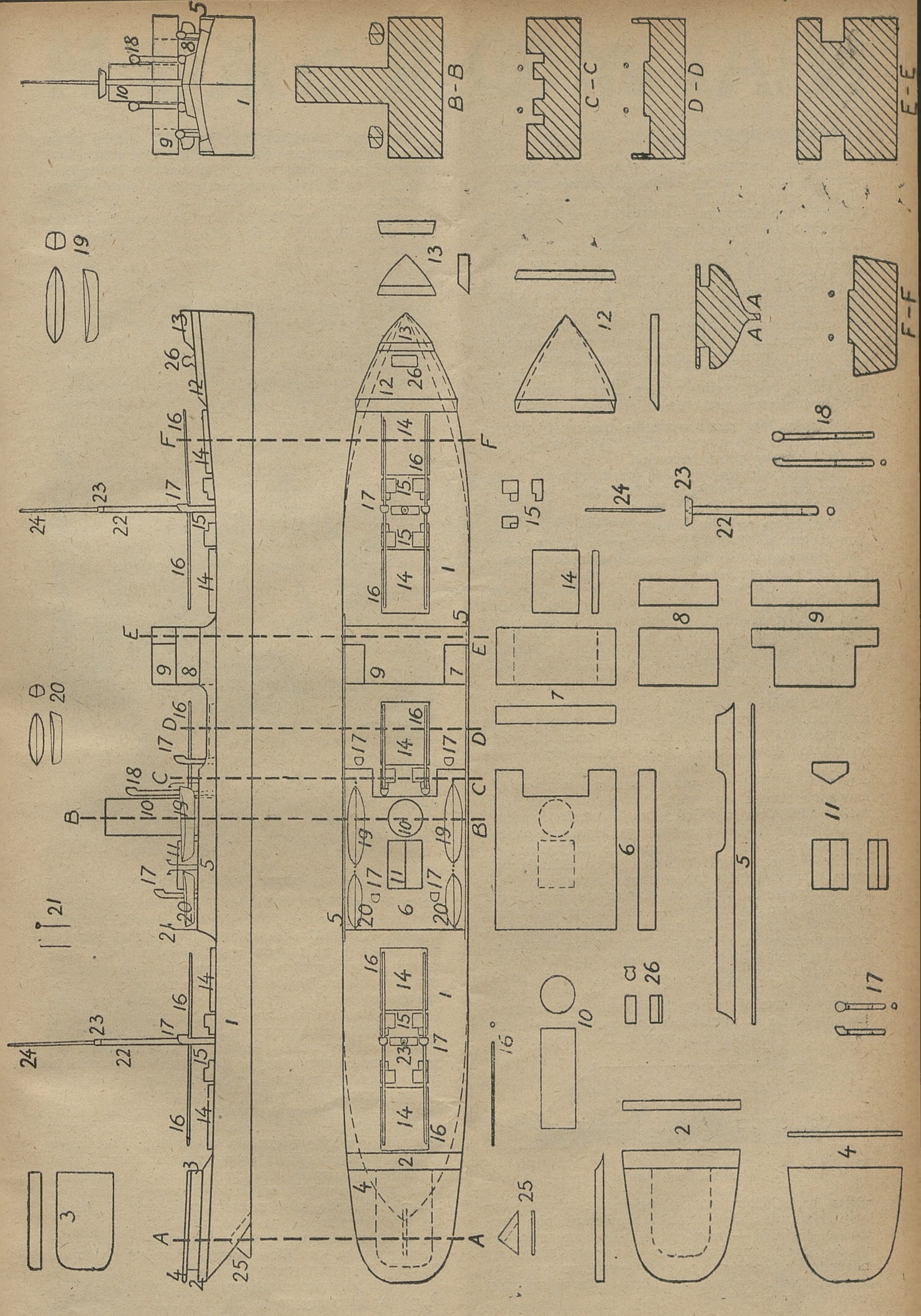
Pozwala nam to wierzyć, iż niedaleka jest chwila, kiedy ten tak istotny czynnik wychowania morskiego młodzieży — znajdzie się w programach szkolnych jako jedna ze składowych części lekcji Zajęć Praktycznych.

— A wtedy, nie chcę Was martwić młodzi Przyjaciele — za sknocony model grozić będzie — dwója!

Jotem.

TABELKA CZĘŚCI

Nr	Część	Wymiary w m/m	Nr	Część	Wymiary w m/m
1	kadłub	188×27×11	14	5 luków ładunkowych	12×10×2
2	wyspa rufowa	25×25×2	15	10 wind ładunkowych	5×4×3
3	nadbudówka rufowa	19×11×3	16	10 bomów	⊖ 1×20
4	pokład nadb. rufowej	22×24×1	17	8 nawiewników niskich	⊖ 2×11
5	2 nadburcia	62×4×1	18	2 nawiewn. wysokie	⊖ 2×22
6	nadbudówka środkowa	30×25×4	19	2 szalupy duże	15×4×4
7	podstawa mostku kapt.	25×11×4	20	2 szalupy małe	10×4×3
8	część środkowa mostku kapt.	17×11×5	21	8 szlupbelek	9
9	mostek kapitański	25×11×5	22	2 kolumny masztów	⊖ 2×27
10	komin	⊖ 7×20	23	2 salingi	6×2×1
11	luk świetlny	9×7×4	24	2 stengi	⊖ 1×17
12	bak (część dolna)	22×19×2	25	ster	9×4×1
13	bak (część górna)	12×8×3	26	winda kotwiczna	6×3×3


B-B
C-C
D-D
E-E
A-A
F-F

NA MORSKIM

NASZE PORTY

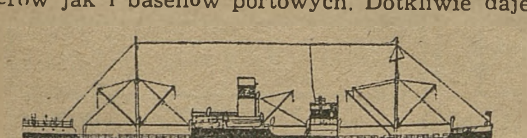
Oto jak przedstawiała się praca trzech naszych głównych portów w rok 1946: Ich obroty towarowe osiągnęły cyfrę 7.781.720 ton, z tego obroty Gdyni — 3.743.203,1 ton, Gdańska — 3.993.865,2 ton a Szczecina — 44.651,4 ton. Wywóz wyniósł ogółem 4.985.541 ton a przywóz 2.796.179 ton. W wywozie na pierwszym miejscu znajdują się węgiel i koks, stanowiące ponad 90% całego eksportu. Poza tym wywożone były znaczniejsze ilości cementu, metali i sody. Bardzo korzystny z punktu widzenia naszego bilansu płatniczego był wywóz szeregu fabrykatów jak meble, tkaniny, beczki, ceramika i t. p. W przywozie, poza ładunkami masowymi jak ruda, fosforyty, superfosfaty, żużle i złom, stanowiącymi 44% ogólnego importu — wysunęły się na czoło produkty ropy, zboże i mąka, artykuły żywnościowe, papierówka, celuloza i samochody.

W roku 1946 przez wszystkie trzy porty przyjechało 136.931 osób a wyjechało 48.988 osób (w tym 43.000 Niemców przez Szczecin).

Import żywca za rok 1946 przedstawia się następująco: Koni przywieziono 138.641 sztuk, bydła — 14.971 a ptactwa — 216.574 sztuki.

Statków na wejściu było w 1946 roku 4.700 o łącznym tonażu 4.959.022 NRT. W tym do Gdyni weszło 2.467 statków, do Gdańska — 2.018 a do Szczecina — 215. Reprezentowały one 17 bander, wśród nich kilka nieczęsto na naszych wodach spotykanych — panamską, irlandzką i bułgarską. Najwięcej, jak zawsze, było statków szwedzkich, największy tonaż miały statki amerykańskie. Polska bandera znalazła się na siódmym miejscu (w tonażu na wejściu), po Stanach Zjednoczonych, Szwecji, Danii, Anglii, Finlandii i Norwegii.

Jeśli chodzi o krzywą ruchu statków oraz największego nasilenia przeładunku w portach, to rosnąc stale od stycznia 1946 osiągnęła ona swój punkt szczytowy w okresie od maja do sierpnia, poczem zaczęła stopniowo obniżać się, na skutek zmniejszania się transportów UNRRA oraz z powodu nastania trudnego dla nawigacji okresu zimowego. Szczególnie ostra tegoroczna zima dała się odczuć na Wybrzeżu zarówno u schyłku ubiegłego roku jak i w pierwszym okresie b. r. Szczecin został prawie zupełnie unieruchomiony na skutek zamarznięcia Zalewu i portu. Gdańsk walczy z tą perspektywą ze zmiennym szczęściem i pomimo ogromnych wysiłków Kapitanatu Portu oraz obsługi taboru portowego — dojście na redę bywa chwilami niemożliwe. Stosunkowo najlepiej wygląda sytuacja lodowa w Gdyni, ale i tu żegluga utrudniona jest wielce na skutek gęstej i grubej kry. W dodatku niepomyślne, wschodnie wiatry napędzają do zatoki coraz to nowe pola kry z otwartego morza. Wszystkie czynne holowniki pracują intensywnie nad utrzymaniem w stanie zdatnym do żeglugi zarówno redy, farwaterów jak i basenów portowych. Dotkliwie daje się



m/s „Lechistan"

odczuć brak lodołamaczy, a spełniające ich rolę holowniki wskutek zbyt słabej i nieodpowiedniej konstrukcji kadłuba — narażone są na częste uszkodzenia. Ze Szwecji został zażądany do pomocy jeden duży lodołamacz a tymczasem pomaga sporadycznie w oczyszczaniu szlaku wodnego Gdynia — Gdańsk szwedzki prom kolejowy „Starke".

Trudności nawigacyjne z powodu ciężkiej zimy dają się we znaki na obszarze całego Bałtyku, m. inn. zamarzł Kanał Kiloński i statki płynące na Morze Północne lub na Bałtyk muszą kierować się okrężną drogą przez cieśniny duńskie. Ofiarą ciężkiego dla żeglugi okresu stał się szwedzki statek s/s „Maria Gorthon" (1572 BRT. 2910 DW, r. bud. 1930), który uległ awarii



m/s „Stalowa Wola" w Gdyni

na redzie gdyńskiej. Mianowicie, napierająca do zatoki kra, zerwała kilka boji oznaczających farwater Gdynia — Hel. Nim je służba hydrograficzna odnalazła i ustawiła na miejsca upłynęło kilka dni. Tymczasem w nocy z 22 na 23 stycznia wychodząca z ładunkiem węgla „Maria Gorthon" zeszła w bok z nieoznaczonego szlaku i wpadła na wrak zatopionej opodal pogłębiarki. Uszkodzony statek zawrócił do Gdyni i zdołał dojść do awanportu, gdzie mimo natychmiastowej pomocy zatonął. Wrak jego spoczywa obok resztek niemieckiego okrętu „Zahringen" i w pobliżu wraku fińskiego statku „Ingerois", który również niedawno poszedł na dno (patrz „Żeglarz" nr. 1 (7). Pomimo ciężkiej pogody trwa akcja wydobywania „Marii Gorthon" na powierzchnię. Prowadzi ją ratowniczy holownik przybyły specjalnie ze Szwecji. Przed Izbą Morską w Gdyni odbyła się rozprawa mająca na celu ustalenie kto ponosi winę za wypadek, lecz decyzja w tej sprawie została odłożona do czasu przetrałowania odcinka redy, gdyż zachodzi możliwość, iż „Maria Gorthon" wpadła nie na wrak a na minę.

Również minom przypisuje się zatonięcie szwedzkiego parowca s/s „Sten Sture", który wyszedłszy z Gdańska 25 stycznia zginął bez wieści.

W ostatnich dniach stycznia b. r. przybył do Gdyni po raz pierwszy po wojnie m/s „Lechistan", bliż-

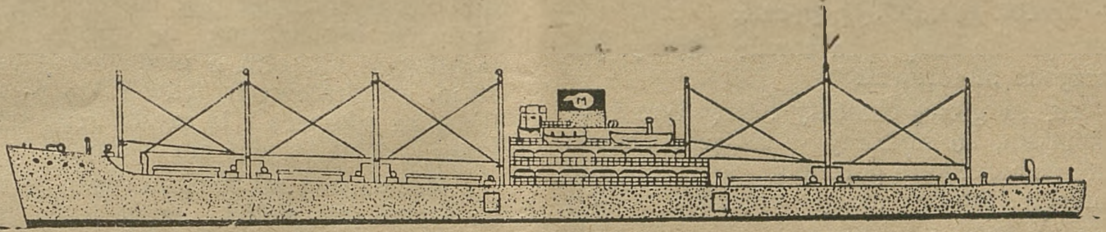
HORYZONCIE

niaczy statek znanego nam już m/s „Lewant". W ciągu siedmiu lat tułaczki przeżył on niejedną przygodę, szczególnie podczas wojny w służbie alianckiej, pływając w konwojach na Morzu Śródziemnym i Północnym Atlantyku. „Lechistan" przywiózł z Antwerpii znaczną ilość przyborów fotograficznych, bawełny oraz kilku pasażerów. Obecnie, tak jak przed wojną, obsługiwać będzie regularną linię żeglugową, na Bliski Wschód, wraz z „Lewantem", który na tym szlaku pływa już od paru miesięcy.

Z innych polskich statków, które zawinęły do naszych portów w ostatnim okresie, wymienić należy również s/s „Narvik" oraz m/s „Stalową Wolę". Pierwszy z nich powrócił po przeszło półrocznej nieobecności, w czasie której odbył rejs z ładunkiem cementu do portów południowo-amerykańskich, przywożąc z tamtąd wielką ilość garbników i skór. „Narvik" był pierwszym po wojnie polskim statkiem, jaki zawinął do Brazylii i Argentyny, toteż spotkał się ze wzruszającym przyjęciem ze strony tak licznej tam kolonii polskiej. Z rejsu w te same strony przybyła parę dni później „Stalowa Wola" przywożąc ładunek drobnicy i pasażerów.

Gdy już mówimy o przybywających polskich statkach należy dodać, że wkrótce spodziewane jest zawinięcie do Gdyni — największej naszej jednostki — transatlantyka m/s „Batory". Kończy on już remont na stoczni w Antwerpii i spodziewany jest w kraju około połowy marca. W Polsce m/s „Batory" zabawi około dwóch tygodni, poczem dn. 31 marca wyruszy z przed Dworca Morskiego w pierwszy swój powojenny rejs do Nowego Jorku, poprzez Kopenhagę i Southampton, wznawiając tymsamym regularną komunikację pasażerską na szlaku Gdynia — Ameryka Północna. Wszystkie miejsca na statku w jedną i drugą stronę zostały już wysprzedane.

Obecnie do Ameryki Północnej pływają regularnie z Gdyni jedynie statki kilku linii zagranicznych m. inn. śliczne duńskie motorowce „Falstria" i „Jutlandia" (p. „Żeglarz" nr. 4), oraz statki znanego nowojorskiego towarzystwa okrętowego — Moore & Mc Cormack Line, reprezentowanego w Gdyni przez firmę American-Scantic Line. Pierwszy kontakt tego Towarzystwa z portem gdyńskim datuje się od roku 1929. Aż do samej wojny statki Moore & Mc Cormack Line — utrzymywały stałą komunikację pasażersko-towarową na szlaku USA — Gdynia. Po wojnie linia ta została wznowiona a szczególna intensywność ruchu jej statków przypada na ostatni okres. Między innymi w ostatnich tygodniach zawinęło do portu gdyńskiego kilka dużych i bardzo ładnych statków tegoż towarzystwa, łatwych do zidentyfikowania wskutek jednobrzmiących prawie nazw: Były to — „Mormacreed", „Mormacmail" i „Mormacpenn", przybyłe z ładunkami wysokowartościowej drobnicy. Również i do Szczecina zawinął ostatnio jako pierwszy statek amerykański — motorowiec linii Moore & McCormack — „Mormacdale". Największym z nich i najładniejszym jest statek „Mormacpenn", (8500 BRT, 9910 DW, długość 150 mtr. rok budowy 1939, kabiny dla 12 pasażerów, urządzenia chłodnicze, szybkość 16 węzłów, napęd turboelektryczny).



Statek amerykański „Mormacpenn"

RYBOŁÓWSTWO

Tak jak i w żegludze, sroga zima dała się we znaki również w rybołówstwie. Większość portów rybackich zamarzła a ciągłe sztormy i ruchome pola kry — utrudniają pracę tym kutrom, które mają jeszcze otwarte wyjście na morze. Wskutek tego wyniki połowów na obszarze Morskich Urzędów Rybackich w Gdańsku, Derłowie i Szczecinie znacznie się zmniejszyły. Jedynie w okręgu gdyńskim połowy są w dalszym ciągu znaczne, na skutek napłynięcia dużych ławic dorsza. Na połowy wypływają jednak tylko kutry z Władysławowa i Helu, bowiem gdyńskie z wyjątkiem tych, którym udało się na czas uciec na Hel — zablokowane są przez lód w basenie portowym. Ponieważ do basenu tego, ze względu na ewentualne niebezpieczeństwo min magnetycznych — nie może wejść żaden statek metalowy — holowniki nie są w stanie nic pomóc i załogi kutrów są zdane na własne siły.

Wspólnym wysiłkiem, przy pomocy siekier, drągów, pił, bosaków i. t. p. rozpoczęto wyrąbywać w lodzie kanał, aby uwolnić kutry i umożliwić im wyjście na otwarte morze. Kanał jest na ukończeniu i z pewnością w chwili gdy ten numer „Żeglarza" dojdzie do rąk Czytelników — gdyńskie kutry prowadzić już będą intensywne połowy.



Wyrąbywanie kanału w lodzie w celu oswobodzenia gdyńskich kutrów.

Zasadniczo na Bałtyku prowadzone jest tylko rybołówstwo przybrzeżne i kutrowe. Większe pełnomorskie jednostki: traulery i lugry prowadziły dotąd połowy poza obrębem Bałtyku. Obecnie polskie towarzystwa połowów dalekomorskich przeprowadzają na Bałtyku próbne połowy przy pomocy traulerów. O ile będą się one opłacać, część naszej floty dalekomorskiej rozpocznie eksploatację wód centralnego Bałtyku, szczególnie na obfitujących w rybę wodach wokół wyspy Bornholm.

Wyprawa po szkuner

(dalszy ciąg ze strony 22.)

camy w przejście między pola minowe. Dokładność naszej nawigacji potwierdziły boje huczące, oznajmujące wejście między pola.

Sterczymy z Józefem na oku i wypatrujemy postomińskiej latarni zgadując, o której godzinie dojdziemy do portu.

Zmierzyliśmy szybkość: 1½ mili. Fala mała, wiatr 3. Powinniśmy iść szybciej.

— Nic innego — mówi Józef — tylko motorzysta motoru oszczędza.

— Trzeba go trochę popędzić.

Pobiegł na rufę i za chwilę słyszę jak wrzeszczy do motorowni:

— Te, „w głowę dziobaty"! Kręć tym swoim kokotkiem, bo siedzimy w minach. Chcesz, żebyśmy do św. Piotra polecieli?

Pomogło. Motor zaczął pracować ciężej i szybkość wzrosła do 3 mil.

— Widzi pan — tryumfował Józef — zaraz idziemy lepiej.

Nasz motorzysta pracował razem z motorem 35 godzin bez przerwy i jego zasługą było, że motor w czasie drogi ani razu nie zawiódł.

O godz. 20.30 cumujemy w Postominie. Tym razem prędko zapanowała cisza w kubryku; nawet pogawędki nie było. Tylko stary kuter, układając się wygodnie na odbijaczach do snu, oglądał się przez ramię w stronę szkunera i gderał zgryźliwie:

— „No i jak? Jeszcze ci się morza nie odechciało? Masz dosyć? Starych trzeba słuchać"!

Szkuner stał cichutko 50 mtr. za kutrem i milczał.

Następnego dnia barometr zaczął zjeżdżać w tempie przyspieszonym i pogoda się popsuła.

Codziennie dzwoniłem do PIM-u i za każdym razem otrzymywałem niepomyślne wiadomości. Jeden niż barometryczny plątał się za drugim. Ledwo jeden zdołał się wydmuchać, już drugi rozpoczynał taniec. Trzeba nam odczekać „dziury" między niżami.

W sobotę dnia 23.XI.46 r. dmuchało wspaniale. Co który z nas głowę wychylił, widział białe morze, pianą nad wejściem do portu pokryte, a basowy resonans wiatru w olinowaniu kutra słyszeliśmy nawet w kubryku. Jednak do wieczora wydmuchało się i noc była stosunkowo spokojna.

W poniedziałek rano PIM melduje nowy pogłębiający się niż nad Anglią, który przesuwa się w kierunku na wschód. Niże, to na Bałtyku, szczególnie jesienią i zimą, rzecz zwyczajna i gdybyśmy się każdym z nich przejmować mieli bodaj czy doszlibyśmy przed Wielkanocą do Gdyni.

Zanim ty z nad Anglii przywędrujesz do nas, to my będziemy już w Gdyni — pomyślałem. — Ale nie mamy ani godziny do stracenia!

— Ojcowie, obiad! — wrzeszczę do kubryku.

— Panie Jasiu — grzać motor. Na szkunerze — nie wychodzić na ląd, odpływamy!

O godzinie 15.10 zagadał motor i kuter zwolniony z cum — obrócił się na prądzie i zaczął spływać ku wyjściu. Po chwili napręża się hol i dziób szkunera, odchodzi od mola. Rufę przytrzymują szpringiem. Kiedy dziób obrócił się ku morzu oddano szpring i... jazda do Gdyni.

Poza wyjściem portowym rozpoczęły się zawody. — Kto prędzej postawi żagle. — Wygrał szkuner i załoga jego dawno była po pracy, kiedy my borykaliśmy się jeszcze z pięknym jachtowym kliwrem o powierzchni conajmniej 30 m. kwadratowych. Kliwer ten wyszabrowaliśmy ze szkunera z tą myślą, żeby trochę nasz kuter ozdobić i dodać mu „skrzydeł".

Nie dawała mi spokoju myśl, że owersztag na kutrze jest wolny, że na topie grotmasztu mam jeszcze jeden blok z fałem niewykorzysta-



Kuter PCWM — GDY. 84

ny i że piękny żagiel na szkunerze wiatru nie powącha. Dlatego przed odejściem z Postomina zrobiłem „zamach stanu". Żagiel znalazł się na kutrze i obecnie byliśmy zajęci dostosowaniem go do naszych możliwości. Po podniesieniu go w górę, okazało się, że przedni lik żagla

jest conajmniej dwa razy tak długi jak nasz owersztag, na którym łopotała cienka „glizda", podczas gdy właściwa najszersza część kliwra leżała na pokładzie.

Na wszystko są jednak sposoby. Ściągamy kliwer na pokład i wiążemy na jego części fałowej potężny węzeł. Wygląda to trochę komicznie, ale zbliża się noc, więc nikt i tak nie zobaczy. Grunt, że żagiel pracuje dobrze. Zamocowaliśmy w trójkę szkot i porządkujemy pokład, kiedy coś wrzeszczą ze szkunera. Idziemy na rufę.

— Ile macie? — wrzeszczą chórem.

— Nic — wszystko wypite — odpowiadamy zgodnie z prawdą.

— Ile węzłów macie? — wrzeszczą znowu.

Dopiero teraz spojrzeliśmy na wodę. Świeży wiatr z prawego baksztagu. Kuter pędzi jak na regatach, odwalając duże skiby wody na boki. Piana ucieka w tył, jak na torpedowcu. Za nami wali duży kadłub szkunera rozpłużając sztabą wodę. Wygląda z daleka jak potężny buldog z białym gnatem w paszczy, goniący małego pokracznego jamnika, który zmyka z podwiniętym ogonem i z uszami położonymi po sobie.

Mierzymy szybkość — 7$^1/_2$ węzła. Nieźle. Byle tak do końca.

Krzyczymy na szkuner:

— Sieedem i póółł!

Po przez szum wody doszły mnie głosy zachwytu, coś jakby: „O! cholera".

Załoga schodzi do kubryku, zostaję ze sternikiem na pokładzie i pędzimy w kierunku na NO. Zapada mrok.

Wiatr mamy początkowo o sile 4. W nocy dmucha już 5°, a podczas szkwałów więcej nawet. Niech dmucha. Zasłonięci lądem mamy prawie gładką wodę, co wybitnie pomaga nam wyciągnąć taką szybkość. Motor pracuje bardzo dobrze.

— „Szatkuje", w głowę dziobaty, jak złoto — mówi o nim z dumą motorzysta.

O godzinie 17.00 obchodzimy przylądek Rowe.

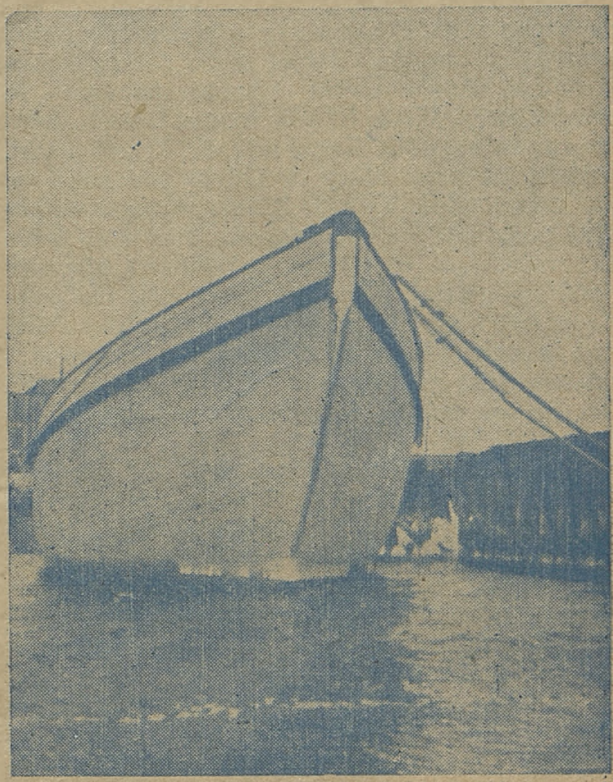
O 18.10 mijamy Szolpin, który widocznie z powodu uszkodzenia aparatury świeci stałym światłem. Koło Łeby przyciskamy się do brzegu, żeby nie wpaść na wraki. O godz. 21.00 trawersujemy Stilo.

Wszystko idzie jak z płatka, tylko zimno jak na biegunie. Od brzegów pokrytych śniegiem dmie lodowaty wiatr przechodzący przez wszystko co ludzkość wymyśliła dla ochrony przed chłodem.

Władek sonduje co pewien czas. Cud, że mu z zimna ręce nie poodpadały.

Fala mała, idziemy na krótkim holu. Koło Stilo dmie z siłą do 6. Opuszczamy kliwer. Górna część masztu jest bez want i łatwo mogłaby się przy tym wietrze znaleźć za burtą. Ledwie uporaliśmy się z tą pracą, już mrugać poczęła do nas latarnia rozewska. Powitaliśmy ją chóralnym mrukiem uznania i chociaż dzieliło nas od niej jeszcze 20 mil, poczuliśmy się w domu.

O godzinie pierwszej w nocy dnia 25.XI. jesteśmy na trawersie Rozewia i ponieważ brzeg w tym miejscu załamuje się mocno ku południowi — opuszczamy wszystkie żagle. Fala zwiększa się, ale opuszczony ze szkunera 800 kilogramowy łańcuch kotwiczny likwiduje szarpanie holu.



Szkuner po przybyciu do Gdyni

Znowu dziobiemy falę tak, jak pod Derłowem, żeby podejść do brzegu między Rozewiem a Władysławowem. Wreszcie zasłaniamy się półwyspem i ciągniemy pod motorem dalej.

O godz. 3.40 mijamy Władysławowo. Jesteśmy zziębnięci do szpiku kości i z trudem opędzamy się pokusie wejścia do portu. Z brzaskiem dnia stawiamy żagle. Pomagają niewiele, bo idziemy w bejdewind i falę mamy z dziobu. Z przyjemnością oglądamy znane nam brzegi ciesząc się myślą, że niedługo już te dwanaście milionów złotych, które ciągniemy za sobą znajdzie się w bezpiecznym porcie, a my zejdziemy do kubryku i napalimy w piecu.

O godz. 8.30 trawers Jastarni. Z daleka widać Szwedzką Górkę z wrakami statków, zatopionych tuż przy brzegu podczas działań wojennych. Porozbijane przez bomby lotnicze wypełzły resztkami sił na sztrand i tam legły z poprzetrącanymi kośćmi.

Pozostało jeszcze jedno „ale". Jak obejdziemy cypel helski mając falę z zatoki i wiatr prosto w nos? Czy nie lepiej stanąć na kotwicy i przeczekać, aż wiatr się uspokoi? Wojenna na-

rada uchwaliła „spróbować". Jeśli się uda obejść, jesteśmy wieczorem w Gdyni, jeśli nie, wracamy za Hel, rzucamy kotwicę i idziemy spać.

O 11-tej jesteśmy na trawersie Szwedzkiej Górki i rozpoczynamy halsować. Wyszukuję sobie na brzegu nabieżniki. Dryfuje nas, że aż miło. Następny hals pokaże, czy opłaci się, czy nie. Jeszcze za dnia znajdziemy ewentualnie dobre miejsce kotwiczne. Idziemy milę w morze i robimy zwrot. Patrzę na moje nabieżniki i oddycham z ulgą. Pomimo dryfu wychodzimy pod wiatr. Pod brzegiem zwrot przez sztag, 4 mile w morze, znowu zwrot i widzę napewno, że przejdziemy. Wiatr StW/5, morze 4 do 5. Skaczemy, że aż miło. Zaczynają się kręcić statki. Duński parowiec idący do Gdyni podchodzi do nas na odległość 50 mtr. Załoga wyległa na pokład podziwiać nasze podskoki. Pomyśleli sobie napewno: „ot Słowianie", pokiwali głowami i popłynęli dalej. Z prawej burty mija nas ciężko naładowany frachtowiec radziecki. Dalej pod brzegiem kiwa poważnie czterema masztami szwedzki motorowo - żaglowy szkuner. Na Ost od nas dziobią falę kutry rybackie wracające do Gdyni.

O 15-tej mijamy cypel helski i bierzemy kurs wprost na Gdynię. Schodzę do kubryku, gdzie Franek, przez motorzystę z ruska „starszym powarem" zwany, gotuje kawę. Ciepło, przyjemnie, przedsmak domowych pieleszy. Jeszcze tylko wejście do podziurawionego, zasianego wrakami portu i koniec naszej przygody, dzięki Bogu szczęśliwie się kończącej.

Kiedy, ugrzawszy się, wychodziłem na pokład, Gdynia jaśniała przed nami wszystkimi światłami. Gdzie jest teraz wejście między falochrony? Nie widać nic. Poczekamy.

Wychodzimy na gmach PCWM. Zwijamy wszystkie żagle. Ale wchodzić od strony Gdańska niebezpiecznie. Nie widać nic, a falę i wiatr mielibyśmy w plecy. Szybkość byłaby za duża Zawracamy więc na Nord. Koło wraku „Gneisenau" podchodzimy pod port i idąc powoli pod wiatr i falę wchodzimy między sterczące kikuty falochronu zewnętrznego a baseny.

Powoli mijamy Polmin, a potem Fabrykę Mączki, kilka odłamów rozbitego mola i już wejście do basenu. W samym wejściu zatopiona barka oznaczona bojami. 40 mtr. przejścia między boją a falochronem za dnia dosyć, w nocy trochę mało. Skręcając w prawo, przechodzimy kutrem 4 mtr. od boi wrakowej tak, żeby szkuner przeszedł samym środkiem przejścia. Oba statki przeszły czysto i za chwilę cumujemy kuter przy Pawilonie Żeglugi, naprzeciw PCWM. Zauważono nas. Okrzyki radości, nadbiegają chłopcy. Zjawił się uradowany Dyrektor.

Powitania, gratulacje...

Zostawiliśmy ich przy szkunerze, sami poszliśmy do kubryku. Każdy z nas miał dość. Wzdychaliśmy do końca naszej wyprawy, żeby wreszcie zrzucić z siebie choć na chwilę odpowiedzialność. Teraz kiedy się skończyło, żal było schodzić ze starego kutra, opuścić kubryk z kopcącym naftowym kagankiem, gdzie tyle godzin przegawędziliśmy.

— Doch my są przyjechane, — zaczął z kaszubska Józef.

— A ja bym was wszystkich powiesił, jak by szkuner zatonął — dodał motorzysta pakując swój dobytek.

Każdy zabierał się do domu, niby mu się spieszyło, ale nie mógł jakoś odejść. Zżyliśmy się przez te 13 dni.

Krótkie „Dziękuję" i uścisk dłoni z mej strony — to wszystko. Nie potrzeba nam było słów. Rozumieliśmy się dobrze. Zdjąłem ze ściany mały obrazek Matki Boskiej Częstochowskiej podarowany mi przez żonę i poszedłem.

Kiedy przełaziłem tuż przy wodzie przez wyrwę w nabrzeżu, usłyszałem jak szkuner mówił szeptem uradowanym do kutra:

— „Te, stary! Stary! — słyszysz? — Dziękuję ci."

— „A daj mi tam święty spokój" — odburknął kuter.

Zamieszał wodę śrubą i popłynął w stronę swego legowiska.

mgr. Edmund Jankowski

Treść numeru:

Rysunki: A. Żylicz, R. Nawrocki, S. Sierecki, Z. Milewski, T. Podbielski, S. Ziółkowski.
Zdjęcia: J. Bułhak, E. Zdanowski, F. Staszewski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz, K. Puławski.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata kwartalna zł 30.— półroczna zł 60.—, W-03980

Druk. Mar. Woj. II.47 Nr 1375